JOSE LUIS DE AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE

Doctor en Derecho (Premio Extraordinario) y Comandante Auditor de la Armada (núm. 1 de su Promoción), fué Profesor de Derecho Internacional en la Escuela Naval Militar de Marín, y desde 1946 profesa la misma disciplina en la Escuela de Guerra Naval de Madrid. Actualmente, también, es Profesor Adjunto encargado de "Estudios Superiores de Derecho Internacional" (asignatura del Doctorado) en la Facultad de Derecho de la Universidad Central, miembro de la "International Law Association" y Jefe de la Sección de Derecho Marítimo del Instituto Francisco de Vitoria del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Su monografía sobre EL CORSO MARITIMO que aquí presentamos es el más reciente exponente de su brillante preparación científica, ya destacada en sus anteriores publicaciones: *La guerra marítima y el Derecho* (Santiago, 1945), *Comentarios a la Ordenanza de Corso de 20 de Junio de 1801* (Santiago, 1945), *El derecho de angaria* (Madrid, 1946), *La libertad de los mares* (Madrid, 1947), *Política mediterránea* (Madrid, 1948), *Política naval rusa* (Madrid, 1949), *Los derechos sobre la plataforma submarina* (Madrid, 1949), *El Gibraltar secreto de Rusia* (Madrid, 1949), *El radar y la previsión del riesgo en los abordajes* (Madrid, 1950), *Las Reglas de York y Amberes 1950* (Madrid, 1950), y numerosos artículos, recensiones y notas sobre temas jusinternacionales aparecidos en la "Revista Española de Derecho Internacional", en la "Enciclopedia Jurídica F. Seix" y en otras publicaciones profesionales.

79

Ao meu grande Amigo Nuno Gonçalves com um abraço do [illegible] 1954.

EL CORSO MARITIMO

N.B.: [illegible] Timoja [illegible] "[illegible]" de Vijayanagara [1429-1915]

GOA UNIVERSITY LIBRARY
This book is donated by ......

COLECCIÓN DE ESTUDIOS DE DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO

Serie B.—MONOGRAFÍAS Núm. 1

EL CORSO MARÍTIMO

INSTITUTO FRANCISCO DE VITORIA
SECCIÓN DE DERECHO MARÍTIMO

DIANA, Artes Gráficas. — Larra, 12. Madrid.

JOSE LUIS DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE
DOCTOR EN DERECHO
AUDITOR DE LA ARMADA

EL CORSO MARITIMO

(Concepto, Justificación e Historia)

PRÓLOGO DE

D. CAMILO BARCIA TRELLES

CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTIFICAS
INSTITUTO «FRANCISCO DE VITORIA»
MADRID, 1950

A MIS PADRES

PROLOGO

Aun a riesgo de ser alcanzados por las iras dialécticas de cuantos reservan su máxima capacidad condenatoria para aquellas interpretaciones que motejan de audazmente arbitrarias, queremos consignar que, a nuestro entender, el corso, una de las más añejas instituciones de derecho marítimo, no es, en esencia, otra cosa que una inclinación instintiva y persistente, inspirada en el certero designio de considerar la guerra en el mar como implicada en un escenario de lo que hoy se denomina sistema de guerra total. Por ello, una práctica y un artilugio dialéctico viejo, de seis siglos, nos ha deparado la sorpresa de que su sedicente esclerosis se ha convertido, a impulso de los acontecimientos, en una clara adolescencia y ha logrado salir de un supuesto anacronismo para conocer el perfume vital de la reactualización. Siendo el corso no sólo realidad fáctica, sino práctica jurídicamente encuadrada—con mayor o menor fortuna—desde el ocaso del siglo XIII (recuérdense las Leyes de Pisa de 1298), resulta que asoma a la vida en condiciones históricas específicas, cuando el imperio agoniza y ya no es realidad viviente y en el trance histórico que registra el auge de las ciudades lombardas; a medida que se posibilita la aparición de los Estados soberanos, éstos aspiran a esgrimir su beligerancia mediante reglamentaciones del corso, encuadramiento jurídico que encuentra eco y se cobija en la famosa Ordenanza francesa de 1681. El corso aspira a lograr su legalización mediante las lettres de marque. *la caución que el corsario debe*

pagar y el requisito de que la presa sea convalidada por un Tribunal competente.

Esos intentos de encuadramiento jurídico no impiden que un riesgo, engendrado por fenómenos de imprecisión, se afirme y se acentúe. No sería tarea fácil el perfilar al corsario provisto de patentes y el determinar la esfera de acción reservada al pirata, que, o vive al margen de la ley, o encuentra en su violación, sin escrúpulos, puntos de apoyo para colectar lucros que la imaginación popular ha de nutrir y desorbitar con sus aportaciones míticas. Ninguna institución de las que funcionan al margen de la ley o conculcando su letra ha colectado un tan acentuado ambiente popular. Esa personalidad imprecisa del aventurero (que con todos sus abusos constituye una magnífica creación), que aplica su propia ley o la del Estado cuyo pabellón arbola, según lo exigen los accidentes de la fortuna, debió su prolongación a la propicia coyuntura que se deparara a los monarcas faltos de recursos, y no sobrados de peculio, para manipular unas veces la sentencia sumarísima, cuya ejecución termina en las vergas, de donde penden y se mueven pendularmente los cadáveres de los piratas, y en otras ocasiones para elevar a la condición de Pares del Reino a los presuntos enjuiciables: en ese margen y en esa elasticidad encontraban los monarcas atenidos a normas pragmáticas, base y apoyo para ir tallando imperios. Por otra parte, la imperfecta organización financiera de los monarcas, sobre cuyos hombros pesaba la doble responsabilidad de apuntalar imperios recién creados o incrementarlos a expensas de amputaciones padecidas por imperios preexistentes, les constreñía a manipular el señuelo del botín como recompensa que no podía ser ofrecida por las arcas reales, cuyo interior guardaba frecuentemente, más que tesoros, telarañas. No sólo los piratas-corsarios, o los corsarios-piratas, contribuyeron poderosamente a la formación de grandes imperios ultramarinos, sino que éstos, en determinadas latitudes, son el producto de su ímpetu, de su genio y de sus inclinaciones aventureras, tentaciones para liberarse de la proyección estatal, que si en ocasiones encauzaba, en otras paralizaba e invitaba a la rebelión.

Para nosotros resulta evidente que cuando el Estado moderno se vió en trance de nutrir una historia, que el protagonismo del mar había universalizado, carecía de medios y de imaginación para cumplir tal empeño, y así resulta que elementos extraestatales e incluso antiestatales, con el ímpetu que les depara su audacia y la libertad de acción de que les provee su alejamiento de códigos rígidos y no siempre inteligentemente concebidos, les fué dable edificar imperios, confusos en su período genésico, pero firmes y delimitados al sucederse de los tiempos.

La nación que más acentuadamente vivió para el mar y por la mar pudo coronar la casi milagrosa aventura que le permitiera llevar el eco de su poder soberano a los siete mares. Es así como la society *británica, de un lado, y los* privateers*—que temporalmente son un fruto de esa* society*—, de otro, situaron a lo largo y a lo ancho del mundo oceánico sucursales ánglicas, que perduraron en tanto les prestaron su aliento esas fuerzas extraestatales, y se desprendieron del viejo tronco siempre que asomaba la disparidad entre el Estado y la* society*, obstinándose aquél en galvanizar el anacronismo del sistema metropolitano y experimentando la segunda un creciente deseo de autonomía y libertad que, para ser salvaguardada, debía apelar al sistema drástico de las secesiones, y si éstas se paralizaron y su contención hizo posible la aparición de la* British Commonwelth of Nations, *ello debióse, más que al ingenio y previsión del Estado británico, a la iniciativa e impulso de esas fuerzas de la* society.

No ha habido historia, ni más nutrida y saturada de acaecimientos ni tan mal estudiada, como la escrita por esas fuerzas, que encontraban en su propia autonomía la razón de ser de la justificación de una existencia y de una misión a cumplir. Es éste un tema prácticamente inagotable y cuyo estudio puede aclararnos peripecias históricas, de otro modo difícilmente penetrables. Son seis siglos de historia no consumada y acaso ca-

rente de epílogo, ya que aun hoy se prolonga, si bien los protagonistas han alterado sus originales métodos, pero sin afectar la perduración en el designio. La contemporánea planitud del mundo se ve alterada de vez en vez por la brisa romántica que portan corsarios plenos de audacia y atenidos a normas caballerescas: recuérdese la acción del corsario "Endem", lo que sus hazañas conmovieron al mundo y el tributo que rindió al capitán de esa prodigiosa nave la nación que más debe a las actividades de los corsarios.

Por todo ello, el estudio del corso ofrece coyunturas de investigación inagotables.

Todo cuanto dejamos reseñado acaso ya no sería hoy indiscutiblemente sostenible, sobre todo después de leer las páginas a las cuales estas líneas arbitrarias sirven de sedicente antesala. Porque José Luis de Azcárraga, ayer uno de mis predilectos discípulos y hoy una autoridad indiscutible en materias de Derecho Internacional Marítimo, ofrece al lector un trabajo construido en forma, dimensiones y hondura acaso carente de plural, por lo menos en la bibliografía española. El estudio de Azcárraga es, por lo pronto, seductor y sugerente, y ello ya constituiría motivo más que suficiente para su justificación; pero es que además atesora otras cualidades que concurren en el sentido de incrementar su acierto y acercarlo a la perfección, como veremos.

José Luis de Azcárraga es hoy Comandante auditor de la Armada. No sabemos si su afición a los problemas marítimos nació al verse incluído, con el número 1 de su promoción, en ese distinguido Cuerpo o si ya preexistía en Azcárraga, pese a su origen mediterráneo—nació en las tierras alavesas—, esa inclinación. Más bien sospechamos lo segundo, recordando que en los tiempos de troula en la Universidad compostelana nos dibujara, en parodia, con un cráneo transparente, para percibir que en su interior portaba nuestra cabeza superhumeral la integridad de los dos grandes océanos: aquella manifestación gráfica de picaresca estudiantil acaso constituía el anticipo de las

inclinaciones oceánicas de José Luis de Azcárraga. Lo cierto es que hoy nadie discute a José Luis de Azcárraga su especialización y su técnica en materias del mundo marítimo, de la cual es manifestación su trabajo sobre la plataforma continental, no sólo el primero que en ese factor dimensional se publicó en España, sino que lo enriquecen los juicios que los más expertos internacionalistas extranjeros de la hora presente han exteriorizado a través de sus pareceres.

No se vea en estas palabras un propósito apologético; creemos valorar honestamente los méritos de José Luis de Azcárraga, y si alguien pudiera pensar que nos excedemos en los ditirambos, supuesto que rechazamos, cárguese la responsabilidad a la circunstancia de que estamos hablando de un antiguo y distinguido alumno nuestro, y para nosotros no hay ejecutoria que más merezca nuestra devoción que esa precedencia, construída en la cordialidad de los claustros universitarios.

No es el libro de José Luis de Azcárraga un conjunto de páginas integrado por lo que los alemanes llaman un producto schwer o lo que los franceses rotulan de fatigant; esos defectos no se compadecerían con la contextura espiritual del autor, que, como el prologuista, huye de eso que los norteamericanos denominan libro scholar, textos plagados de citas, en cuya profusión se escuda el autor para hurtar todo embarazo, determinado por la necesidad de procurar al lector algo original que sugiera discrepancias o suscite asentimientos. El estilo y los ingredientes sustanciales de José Luis de Azcárraga son de los que facilitan el despegue, posibilitado por la levedad—que no excluye seriedad—de lo que se ofrece al que leyere. Abstracción hecha de una Introducción, El Corso marítimo comprende dos libros y un apéndice documental, donde, por cierto, se reúnen una serie de textos legales generalmente desperdigados. El libro primero fija el concepto, fundamento jurídico y proyección del corso, su reflejo en la doctrina y su reglamentación nacional e internacional, refiriéndose después, específicamente, al corso español. Una parte final de este primer libro está de-

dicada al examen del problema, mitad delictivo y mucho novelesco, de la piratería, esa anarquía del mar; pero anarquía superanárquica, ya que no está sometida a normas concebidas por los propios piratas, sino que cada aventurero es en sí un mundo fáctico y de procedimientos.

Un segundo libro tiene carácter histórico; estúdiase el corso en su evolución, sus raíces topográficamente genésicas, el por qué se dió más biológicamente en determinadas latitudes, y se dedica un capítulo a la reseña histórica del corso español. Como en todas las obras de José Luis de Azcárraga, no puede faltar la sal y pimienta que tanta gracia, jugo vital y atractivo dan a sus escritos, dedica el autor algunos perfiles o semblanzas a los principales corsarios piratas que en el mundo han sido, y en ese estudio biográfico, como no es sorprendente, la travesura de José Luis de Azcárraga le lleva a estudiar las que fueran mujeres piratas, tan decididas y valientes como aquellas rapazas de Sálvora, con la diferencia de que estas últimas han puesto su sentido heroico y su valentía admirable al servicio de los náufragos. No sabemos si esa inclusión del llamado sexo débil servirá o no de satisfacción a las congéneres de las mujeres piratas exhumadas, aun cuando sospechamos que la afirmativa tendría en este caso su razón de ser.

Un estudio sobre el corso no puede ser una tarea discursiva, seca, técnica, antipática y pesada en dimensiones susceptibles de convertirla en odiosa. Ello lo veda la leyenda y la novela; acaso por esto, José Luis de Azcárraga se sintió atraído por ese estudio e incluso, a medida que lo articulaba y le daba vida y palpitación, se veía él transportado a tiempos idos y dueño del mar, sobre la posibilidad de cuya posesión tanto disputaran Grocio, Pontanus y Graswinckel (que aparentando pedirlo para todos, en realidad lo reclamaban para Holanda), y frente a ellos, Callis, Malynes, Borough y Seldem (que con criterio bien poco oceánico y aun menos ecuménico, querían adjudicarla a Inglaterra), dictando sus propias normas con propósitos emergentes y renunciables y haciéndose la ilusión de que así se libertaba de trabas y burocracias, tan prosaicas y que tanto empujan hacia la melancolía y al desencanto.

Escribimos estas glosas liminares no como internacionalistas, sino sintiéndonos titulares del patronazgo de pesca de altura. No crea el lector malicioso que nos escudamos tras ese título (por nosotros más apreciado que ningún otro) por meros motivos de prudencia; aun cuando nacidos en Asturias, no somos ajenos a la prudencia galaica, y el tono defensivo siempre nos pareció la reacción más inteligente del ser humano; pero en este caso, nuestra elección de postura dialéctica se explicará si se tiene en cuenta que un Patrón de pesca de altura, cuando se encuentra a decenas de millas de la costa, sueña siempre con aquel pasado, que permitía a los hombres alcanzar una plena soberanía a expensas de su valor, de su esfuerzo y de su audacia. Acaso nadie mejor que el autor de este magnífico libro comprenderá la razón de ser de estas advertencias finales, y si la presunción es cierta, ello nos aquieta de modo pleno.

CAMILO BARCIA TRELLES.
Patrón de pesca de altura.

INTRODUCCION

No pretendo hacer un trabajo exhaustivo. Tratar de agotar tema de tan vastos límites convertiría en utopía mi tarea, pero me holgaré muy mucho, si al final de estas páginas, que hoy inicio, encuentro, si no el aplauso de los eruditos, por lo menos el afán de los estudiosos y la búsqueda—que siempre consideraría halagadora—de los escudriñadores de citas bibliográficas.

Una cuestión tan compleja como EL CORSO MARÍTIMO necesitaría una dedicación cuidadosa de labor constante, y a veces, al espigar, aquí y allá, por la enmarañada prosa de textos y de ordenamientos legislativos que he tenido a mi disposición, me hubiese perdido por sus espesuras, sin haber sabido salir al horizonte despejado. Por eso consideré como premisa fundamental y originaria elegir un título que de apariencias ambiciosas fuese modesto. Y... explicaré esta paradoja.

El que haya rotulado este fruto de mis estudios con esas tres palabras—El Corso Marítimo—no quiere significar que pretendiese apurar toda su historia, o que deseara recoger las copiosas disquisiciones que en torno a su concepto se han elaborado... No. Simplemente escogí tal epígrafe porque así deslindaría mejor su volumen y sólo a modo de alusión invadiría las márgenes de la Piratería. Por otra parte estimé que el Corso tenía más empaque jurídico y que por lo tanto encajaría más fielmente en la órbita profesional de mis actividades.

Parecidas advertencias a estas que hago ahora, porque lo considero un deber, las hace también el famoso Philip Gosse (1)

(1) En su libro *Historia de la Piratería* (1.ª edición de Espasa-Calpe. Madrid, 1935).

cuando confiesa que se ha visto obligado a "tender su red hacia los cuatro puntos cardinales y en muchas aguas marginales de la historia y de la literatura". Y más adelante, al apuntar las dificultades que encontró para componer su obra, añade textualmente estas frases: *"Otra dificultad ha sido el decidir quién era y quién no era pirata.* Este punto se resuelve generalmente con facilidad; pero existen casos fronterizos que se resisten a la definición. El diccionario Webster define al pirata como un ladrón de mar, un hombre que se apodera por la violencia de la propiedad de otro en el mar, especialmente aquel cuya profesión es navegar con el fin de robar y saquear; un bandolero de mar, y también el que roba en los puertos. Por esta definición es difícil determinar, por ejemplo, si Francis Drake era o no pirata. Un español del siglo XVI hubiese contestado con una vigorosa afirmación, y aun el inglés más patriota debe admitir que los primeros viajes del héroe isabelino a América eran simples expediciones piráticas, aun cuando en la mayoría de ellos llevara Drake, explícita o implícitamente, una comisión de la Corona. Sin embargo, *así han hecho otros marinos notables que se llamaron a sí mismos corsarios,* aun cuando sus comisiones llevaran el sello de Estados por formar o que desconocían la existencia de los que hacían uso de ellos. En general, corsarios de este tipo deben ser excluídos de la categoría estricta de piratas, salvo *cuando rebasan* los términos de las elásticas comisiones."

No he podido sustraerme a dejar sin copiar estos párrafos ni a subrayarlos por mi cuenta, por considerar mejoradas, así, mis observaciones introductorias y llevar al ánimo de mis lectores, además de las propias dificultades que se me presentaron, la disculpa lógica de mi decisión.

Por razones expositivas he dividido el presente trabajo en los dos siguientes libros:

Libro 1.° Donde trato del concepto del Corso y de la piratería amén de un estudio introductorio sobre la beligerancia marítima, y de la justificación o fundamento legal del Corso, con la

crítica del Corso en la doctrina jusinternacionalista clásica, y la cita de reglamentaciones jurídicas.

Libro 2.° Referente a la historia del Corso y naciones corsarias con un capítulo inicial rferente al principio de la libertad de los mares, y unos apuntes biográficos de algunos célebres corsarios-piratas...

Por último, unos apéndices sobre documentación completan esta obra dedicada al estudio de la actividad corsaria.

Los dos libros, a su vez, están divididos en nuevos epígrafes, expresivos de otros tantos capítulos, por entender que de una adecuada atomización se desprende una mayor claridad.

También considero urgente hacer la advertencia que muchas materias se entrelazan y algunas se repiten, pues, por ejemplo, sería obvio advertir la proximidad de todos los conceptos bajo la rúbrica general y tan sumamente amplia de la evolución histórica del Corso.

LIBRO PRIMERO

CONCEPTO Y JUSTIFICACION

CAPITULO PRIMERO

PRELIMINARES SOBRE BELIGERANCIA MARITIMA

Considero de todo punto necesario, antes de entrar en el estudio del concepto del Corso, hacer una preliminar exposición sobre la figura jurídica de la beligerancia marítima y otros aspectos que de la misma se derivan.

1. Elementos beligerantes oficiales.

Los elementos beligerantes oficiales de un Estado son *materiales* y *personales*. Desde los tiempos antiguos la tendencia dominante es la de aumentar los primeros, con la idea de ahorrar vidas humanas, en primer lugar, y la de conseguir, de modo más rápido y abrumador, un final victorioso. El hombre, sin el ingenio, sin el arma ofensiva y defensiva, por rudimentaria que sea, no es más que una víctima ante las fuerzas enemigas. Las fuerzas armadas del mar requieren un conjunto de elementos materiales muy importantes, que ahora no he de reseñar, pues no está aquí su lugar adecuado.

Estos ingenios, estos medios materiales constituyen, en suma, los barcos militares, y para que la actividad de ellos sea jurídica y caiga dentro de la beligerancia decretada por el Estado, se requieren ciertas condiciones, como las de que su puesta en ser-

vicio sea anterior o posterior al comienzo de las hostilidades, de que estén bajo el mando de un miembro de la Marina militar, con dotación que tenga exacta condición y de que arbole el pabellón y la bandera de combate del Estado a que pertenezcan. Estas características son a los ojos de los beligerantes adversarios y de los neutrales la garantía oficial de que el buque en cuestión obedecerá y cumplirá las leyes de la guerra marítima y las reglas del honor militar. El pabellón, la bandera de combate, en defecto de otras señales especiales (como la pintura reglamentaria, el tipo, sus características, el armamento y demás instalaciones), son el símbolo público de manifestación suficiente del carácter militar y bélico del barco. Esto basta. No es necesario que sea destinado al combate. Los barcos que el Estado utiliza para el transporte de sus marinos, de sus tropas terrestres, de sus municiones, combustibles, víveres y mensajes forman parte del arma naval.

Pero una nueva expresión, más cercana a la materia del presente trabajo, ha penetrado, sin embargo, en el vocabulario del Derecho Internacional Marítimo: la de "Marina auxiliar". En la II Conferencia de la Paz, celebrada en La Haya el año de 1907, y a propuesta del representante inglés, lord Reay, se quiso hacer la distinción entre ambos barcos de guerra y barcos auxiliares al servicio de los primeros; pero esta propuesta no prevaleció, pudiéndose afirmar, por lo tanto, que esta Marina auxiliar, formada por barcos públicos o privados que se transforman en barcos de guerra, tienen la misma condición que éstos, y a ellos se les aplica, asimismo, el mismo trato que a los otros. A pesar de todo, ha sido éste uno de los problemas más debatidos, tratándose, primeramente, del lugar donde debe hacerse la oportuna transformación (puerto nacional, alta mar, aguas jurisdiccionales y puerto neutral), y todas las opiniones tuvieron abundantes defensores, aunque el último caso fué el más rechazado teóricamente, como puede deducirse con facilidad. En 1909 se agudizó la cuestión al suscitarse el nuevo problema de la *retransformación,* faceta que indudablemente podría surgir en una travesía

sembrando el confusionismo. No hay un texto internacional definitivo sobre estas cuestiones, pues el Manual de Oxford tiene un carácter demasiado académico y desgraciadamente... con una triste secuela de conculcaciones *prácticas.*

Históricamente, la Marina auxiliar ha jugado un importante papel. En 1870, el rey de Prusia organizó una Marina voluntaria que no llegó a ser empleada. En 1887, en Inglaterra y en Francia son adoptadas medidas para que en caso de necesidad pudieran ser incorporados a las flotas militares respectivas los barcos mercantes. Grecia lo intentó en su guerra con Turquía, pero no prosperó. Durante nuestra guerra del 98, se hizo tanto por nuestra parte como por la de Norteamérica; Rusia y Japón se imitaron mutuamente, y en las dos guerras mundiales padecidas en este siglo se han registrado casos análogos. Sobre estos aspectos insistimos en el capítulo XII del Libro 2.º

Tratemos ahora de los medios *personales* de la beligerancia marítima.

La población entera de una nación en guerra no toma, como se sabe, parte activa en las operaciones militares de un modo directo, aunque, hoy en día, el concepto *total* de la guerra obliga a que *todos* los súbditos de una nación la sufran con alarmante proximidad.

No "sirven" a su país, hablando en términos militares, más que ciertos elementos organizados jerárquicamente dentro de los cuadros de los Ejércitos de Tierra, de Mar y Aire. Pero es preciso distinguir, por un lado, a los combatientes, y por otro a los no combatientes, que aunque ambos forman parte de dichos ejércitos, unos utilizan las armas y otros no usan de ellas.

Hasta en los regímenes políticos democráticos y republicanos, el mando supremo de todas las fuerzas armadas recae en manos del Jefe del Estado. Bajo él y en toda Armada se distinguen tres categorías de elementos personales: 1.º Las dotaciones y el personal oficial afecto a los barcos normalmente. 2.º Los marinos empleados en barcos de comercio transformados en de

guerra (1); y 3.º Las tropas regulares de tierra que pueden ser necesarias en la guerra naval (2).

El Reglamento de La Haya (3) admite asimismo cuerpos de voluntarios, regularmente organizados, cuando se observan las condiciones siguientes: 1.ª Tener a su cabeza una persona responsable. 2.ª Ostentar un uniforme o distintivo fijo reconocible a distancia. 3.ª Llevar armas; y 4.ª Conformarse en sus operaciones a las leyes y usos de la guerra. Los ejemplos saltan a la vista con nuestros Requetés y nuestros Falangistas en los tiempos próximos, y en los históricos tenemos la muestra en la Marina Voluntaria de Prusia durante la guerra contra Francia en 1870.

Las dotaciones de los barcos corsarios (y ya vamos acercándonos a la materia fundamental de este libro) de aquellos países que no hubieren ratificado la abolición del Corso—como luego veremos—y las de los buques auxiliares están sometidos a las reglas generales de la disciplina militar y tienen la obligación de llevar los signos aludidos anteriormente para su reconocimiento a distancia. Son el pabellón y el carácter del buque los que acreditan la beligerancia, y su acción guerrera no se concibe independiente del buque en que prestan sus servicios.

El problema de las levas en masa, marítimas, está previsto en la Convención IV de La Haya de 1907, al hacer notar que "la población de un territorio no ocupado que ante la proximidad del enemigo toma espontáneamente las armas para combatir a los invasores, sin haber tenido tiempo de organizarse conforme al artículo que regula la formación de cuerpos voluntarios, estará considerada como beligerante, si ella ostenta las armas abiertamente y si respeta y sigue las leyes y usos de la guerra". Es evidente, por tanto, una extensión notable de las facultades concedidas a los cuerpos voluntarios.

(1) Con arreglo a lo dispuesto en la VIIª Convención firmada en La Haya en 1907.

(2) Por ejemplo, los fusileros marinos de Francia que se transformaban así de la Infantería colonial.

(3) Convención de La Haya, 1907; Le Fur y Chklaver: *Recueil de textes*, página 173.

2. Otros beligerantes: corsarios y piratas.

Aún podemos aludir aquí a otros beligerantes que de modo *aislado* participan en la guerra marítima. No obstante, a primera vista, parece una paradoja esta significación, ya que en nuestros días es difícil que algún particular—lo que pudiéramos denominar un "navegante solitario"—puede librarse de la actividad de los beligerantes. Pero la realidad es que han existido, y a ellos quiero dedicar los párrafos subsiguientes, así como el resto de las páginas.

Dentro de este apartado están reunidos corsarios y piratas y es preciso hacer una advertencia urgente. De un lado, porque ciertos actos aislados, como los de la piratería, que no son bajo ningún concepto jurídico figura lícita, deben ser cuidadosamente diferenciados con un acto de un beligerante; por otro, y por motivos paralelos, aunque de signo contrario, porque otros actos son de idéntica naturaleza o fácilmente identificables a los normalmente ejecutados por un beligerante: tales son las reacciones de un buque armado para su propia defensa; y, en fin, porque ha habido, al menos, un hecho de "aislado" que en la historia de las relaciones bélicas de los pueblos marítimos se ha beneficiado constantemente de los favores que el Derecho de Gentes concede al reconocer la calidad de beligerantes; esto esto, la actividad, mitad romántica y caballeresca, mitad fantasía, del corsario. Y es a éste a quien principalmente dedicaremos, desde ahora, nuestra atención.

CAPITULO II

EL CORSO MARITIMO: SU CONCEPTO

1. Definición.

Bajo el nombre de Corso marítimo se comprende *la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos* (1).

El corso, esta institución consagrada de la costumbre militar ha podido, en la práctica, ser borrada del vocabulario de un número bastante elevado de naciones; pero ahí está sin embargo escrita, con caracteres indelebles, en los fastos de un pasado muy lejano y por la amplitud de su acción histórica, por la incertidumbre de su ilegitimidad absoluta en ciertas guerras futuras y por el uso, todavía reciente, del calificativo de corsarios atribuído a ciertos *aislados* de las últimas guerras, merece que le dediquemos ya nuestra especial atención.

Los barcos que se dedican al corso se llaman corsarios (2).

---

(1) Todos los Tratados que hablan del Derecho de la Guerra marítimo (vid. nuestro Indice Bibliográfico, al final) consagran capítulos especiales al Corso.

(2) "Corsaires", en francés; "privateers", en inglés; "Kaperschiff", en alemán; "nave corsara", en italiano, y "corsarios", en portugués.

El Corso se practicaba tanto en tiempo de paz, como medida de represalia, como en tiempo de guerra.

2. Patentes y marcas.

Los corsarios tienen la obligación de conducirse conforme a las leyes y usos de la guerra y deben observar rigurosamente las instrucciones contenidas en su autorización oficial. Así, gozan de todas las ventajas de los beligerantes. Esta autorización se publica bajo la forma de una "patente de corso" (3).

Salvador Poggio—en su *Tratado de Derecho Marítimo Internacional,* tomo II, pág. 14 y sigs.—expone que el derecho de represalias tenía por único objeto la reparación de un daño privado; es decir, cuando por extranjeros se lastimaban los intereses particulares de los súbditos de un Soberano, concedía éste *letras o cartas de represalias* a sus súbditos ofendidos, con cuya autorización las ejercían sobre los bienes de la parte ofensora. Las represalias de la Edad Media eran una especie de corso marítimo, en que cada ciudadano ofendido apelaba a las armas para alcanzar satisfacción de su agravio.

Según esto hubo, por lo tanto, dos clases de corso: el uno, *corso general* en tiempo de guerra total, ejercido por todos los súbditos de un Soberano sobre los súbditos y propiedades marítimas del otro beligerante, y el otro, *corso particular* o corso de represalias, si puede llamarse de este modo, ejercido también con la autorización de un Soberano, pero solamente por aquellos súbditos que lo solicitasen practicar mediante la exposición de una ofensa o daños efectivos o imaginarios. De aquí las *cartas o letras de marca* para el corso general y las *cartas o letras de represalias* para el ejercicio del *corso particular.*

(3) En francés se llama "lettre de course", "lettre de marque" o "commission en guerre", empleándose indistintamente las tres expresiones (las "lettres de marque", que se llamaban también "lettres de represailles", no implicaban necesariamente la declaración del estado de guerra); "Kaperbrief", en alemán, y "Commission", simplemente, a la patente inglesa.

Para obtener una "patente de corso", era preciso, además de reunir condiciones que más tarde examinaremos, que el futuro corsario depositase, por medio del trujamán o intérprete del armador responsable, una especie de fianza en dinero, variable según el país; pero siempre proporcionada a la importancia del armamento y a la indemnización de las pérdidas que pudieran ocasionarse al infringirse los Reglamentos y Ordenanzas del Corso.

El Corso era, en efecto, una operación bastante fructífera para ofrecer a los ambiciosos un señuelo que pudiera llevarles a una mala acción; por eso los Estados intervenían con sus reglamentaciones, tratando de moderar el celo eventual del corsario y mantenerle severamente en el camino preciso de su misión naval. De aquí el fundamento de la fianza obligatoria, cuyo empleo es muy antiguo, ya que se conocen antecedentes sobre tal cuestión y que se encuentran en una Ordenanza del rey Pedro de Aragon de 1356 (4).

(4) Algunas de sus cláusulas pueden verse en los apéndices documentales, que figuran al final de este libro, así como también el texto íntegro de Reales Patentes concedidas a particulares para que pudieran "salir a descubrir la Armada del Turco y a hacer el corso contra Moros y Enemigos de la Corona".

Hasta el año 1446 no se exigió en los Países Bajos la caución pecuniaria a los armadores en corso. En las Ordenanzas de Maximiliano I de 1487 se confirma tal disposición.

CAPITULO III

FUNDAMENTO JURIDICO DEL CORSO

1. La guerra en corso ante el Derecho Internacional.

Los principios de la Declaración de París de 1856 han entrado en las esferas jurídicas de las reglamentaciones internacionales y la abolición del corso ha sido igualmente proclamada por el Instituto de Derecho Internacional en tres distintas ocasiones: en sus Reglas de 1877, al tratar de la propiedad privada en la guerra marítima; en su Reglamento internacional de Presas marítimas de 1883-1887, y en el Manual de Oxford de 1913. Sin embargo, es preciso observar que el artículo 3.° del citado Reglamento de Presas marítimas mantiene la facultad de armar en corso cuando se trata de medidas de retorsión contra los beligerantes que no respeten el principio de la abolición.

El problema del corso marítimo, aparte de estas manifestaciones académicas, no ha sido promovido desde 1856 en el seno de los Congresos internacionales. Unicamente se registraron en una sesión de la II Conferencia de la Paz de 1907 las adhesiones de España y Méjico a la Declaración, adhesión que fué realizada diplomáticamente por las actas de accesión de 18 de enero de 1908 y 13 de febrero de 1909.

Durante las sesiones que la Academia francesa de Ciencias Morales y Políticas celebró en 1860 y en 1866, se trataron diversos aspectos del problema corsario. En ellas se oyó la voz cálida de Charles Giraud, que se erigió en tenaz defensor de la institu-

ción, declarando con elocuencia que "suscribiendo y ratificando la abolición del corso marítimo. Francia ha sido víctima de un engañoso juego, puesto que el corso fué durante dos siglos el auxiliar más activo de nuestra Marina nacional y de nuestra potencia naval. Inglaterra tenía mucho interés en proponer su abolición; pero el corso es, por el contrario, para nosotros un medio decisivo de nuestra defensa en la mar" (1).

Estas palabras pueden parecer proféticas y de un verismo trágico en una época en que la Marina de guerra francesa, muy a menudo la Cenicienta del régimen político, era cada vez más insuficiente, no solamente para la defensa de su territorio nacional, sino incluso para el mantenimiento de sus relaciones con las posesiones ultramarinas. Y esto lo hemos visto claramente en los últimos años vesperales de la tragedia de 1939.

Inglaterra podía renunciar en 1856, sin grandes riesgos, al corso marítimo como medio bélico. Así lo expresaba, y con gran clarividencia, lord Clarendon a los lores del Reino Unido el 22 de mayo del mismo año: "La mayor parte de nuestro comercio, que se hace actualmente por barcos a vela, estaría absolutamente a merced de un corsario que emplease un barco de vapor. En consecuencia, yo considero la abolición de las patentes en corso como una de las mayores ventajas para un pueblo tan comerciante como el pueblo inglés" (2). Y lord Palmerston añadía, en la sesión del 6 de mayo: "Somos nosotros los que hemos ganado con el cambio." Inglaterra tuvo siempre una flota de guerra suficientemente presionante para reírse de las amenazas de una guerra corsaria e incluso pudo siempre también armar en corso a sus barcos "ad hoc" para enfrentarlos con los semejantes enemigos y, por consiguiente, optar holgadamente por el mantenimiento o la abolición del "statu quo".

---

(1) *Comptes rendus de l'Académie*, 1860, pág. 426; 1861, pág. 125; 1867, página 197.

(2) Artículo del *Times* de 23 de mayo de 1856, citado por Genet, op. cit., página 178.

2. Apreciaciones actuales sobre la cuestión.

Este viejo problema, a veces tan agitado y controvertido, pertenece a la categoría de cuestiones mal enfocadas. Todo difiere, en efecto, según el país de que se trata, pues las razones perfectas que se aleguen aquí no valen nada allá.

Se ha dicho, en defensa de la guerra en corso, que es indispensable a los Estados que estando bien dotados de barcos mercantes, son pobres en los de guerra, y que ellos pueden—puesto que el corso en sí es un medio legítimo de hacer la guerra—luchar menos desfavorablemente contra los adversarios bien provistos de buques de guerra, concediendo patentes de corso. En este orden de ideas, se ha hecho valer que suprimiendo el corso se otorgaba una primacía formidable e inesperada a las potencias como Inglaterra, la cual no teniendo que reducir la cifra de sus buques corsarios podría emplear, en el máximum de su rendimiento, a toda su armada de guerra.

Sin embargo, la abolición del corso—es necesario confesarlo—no ha sido mal vista por los ingleses, y ellos se han erigido en los más ardientes y celosos propagandistas de la Declaración de 1856, encontrando al remate de sus tareas entusiastas en pro de la misma, con poquísimos detractores, un beneficio de suma importancia.

Pero lo que en 1856 fué verdadero ha dejado de serlo en 1950. En la época de la Declaración parisina las unidades navales de las flotas de guerra no diferían mucho de las mercantes. Era fácil pasar de unas a otras por escasas transformaciones en el armamento. ¿Podrían ponerse en esta primera mitad del siglo xx, en líneas paralelas, las unidades de comercio con las de guerra, teniendo en cuenta los elementos defensivos que poseen éstas?

No se vislumbra el provecho que se obtendría de un modo genérico denunciando el Acuerdo de 1856, y no es perceptible tampoco, en la hipótesis de un país pequeño y pobre, pero con ciudadanos ricos que pusiesen a su disposición sus barcos. Esta apor-

tación constituiría una especie de Marina auxiliar, pero nada más. Sería mucho más práctico y valioso mantener el principio de la inviolabilidad de la propiedad privada en la mar y no consentir aquélla, es decir, la abolición de la Declaración más que contra la aceptación de este principio de inviolabilidad. Pero no se podría obtener jamás la reunión de tantos pareceres iguales, sobre todos aquellos que van respaldados por la firma de los estadistas y diplomáticos que deciden la suerte del mundo.

Por otra parte, ¿de qué serviría proclamar unas reglas que nadie o muy pocos aceptasen? Unas reglas de tal carácter deben ser universales, pues no sirve declararlas para algunos (3).

3. ¿Es posible su licitud?

Unicamente su empleo sería válido en el caso—muy raro—de que Estados no signatarios ni adheridos a dicha Declaración de París se hiciesen la guerra y utilizasen el corso mutuamente. Pero si uno de estos corsarios, legalmente constituído respecto a su propio país, fuese capturado por otro beligerante firmante de la abolición sería tratado como prisionero de guerra y con él se seguirían las formalidades generales del Derecho de Presas.

La denominación "Declaración" dada al texto de 1856 no debe inducirnos a error. No es un compromiso que se asuma unilateralmente, sino una verdadera convención, un tratado o contrato plurilateral del que se derivan obligaciones mutuas y recíprocas. La facultad atribuída a un Estado signatario, en la hipótesis aducida, debe ser conservada en un conflicto en que es aliado de un Estado no signatario que hace la guerra a otro no adherido a la tantas veces aludida Declaración.

(3) El sistema de corso cayó en desuso en los principios del siglo XIX. No obstante—según opina Nusszaum (vid. su obra cit. en nuestro Indice bibliográfico final), parece que queda alguna reminiscencia de él en la Constitución americana, en la que se mencionan las patentes de corso como una de las materias propias del Congreso.

Por el contrario, en ninguno de estos casos el Estado firmante podrá autorizar el armamento en corso de sus barcos contra los otros Estados neutrales signatarios. Parece que estas diversas soluciones son poco admisibles y, en efecto, de hecho no son apenas admitidas en la doctrina.

En la práctica internacional moderna, tampoco se encuentran para que se pueda aconsejar tal o cual sistema. El artículo 119 de las Instrucciones francesas de 8 de mayo de 1934 prescribe: "En el caso de captura de un corsario provisto de su patente legal otorgada por un Gobierno que no se hubiere adherido al Convenio de París, se procederá como se señala en el artículo 113 (4): el capitán, los oficiales y la dotación del corsario serán hechos prisioneros de guerra" (5). De semejante manera, los Reglas italianas de julio de 1927 señalaban que "el armamento en corso... puede ser, sin embargo, excepcionalmente autorizado, a título de represalias, contra los Estados que practican el corso".

(4) Se refiere a las formalidades generales de la captura.

(5) *Bulletin de la Marine* del 1.° de mayo de 1934 (cit. por R. Genet).

CAPITULO IV

PROYECCION ACTUAL DEL CONCEPTO JURIDICO DEL CORSO

1. Conceptos generales.

En los tiempos actuales, y por ende muy posteriormente a los de la abolición del corso, podemos encontrarnos con un caso de indudable semejanza en algún aspecto particular. Me refiero al caso de la Marina auxiliar, que ya desde 1870 y 1877, con los ejemplos de las flotas voluntarias de Prusia y Rusia, existe en todas las guerras con importancia considerable.

2. Transformación de buques mercantes en de guerra.

Esta Marina auxiliar (1) resulta de la transformación de buques mercantes en barcos de guerra, con arreglo a ciertas condiciones que se estipularon en la Convención VII firmada en La Haya con motivo de la II Conferencia de la Paz, y que tanto en estos epígrafes como en los apéndices se encuentra su comentario y su texto oficial.

Pero antes, decisiones unilaterales de los Estados imponían a las Compañías de Navegación, enclavadas dentro de sus fronteras, ciertos deberes, según los cuales estaban obligadas ellas a

(1) Vid.: Guiheneuc, *La Marine auxiliaire*, 1900.

construir sus barcos de carga y pasajeros de tal manera que, en un momento dado, pudieran convertirse, con cierta rapidez, en barcos de guerra, con lo que nos encontrábamos, en realidad, con una especie de armamento en corso.

Ya dijimos que esta Marina auxiliar ha jugado siempre un papel importante en la historia de las relaciones militares de los beligerantes. En 1870, por un decreto de 24 de julio, el rey de Prusia dirige un llamamiento al voluntariado nacional en pro de la constitución de una flota auxiliar que tuviera todas las características de la flota oficial del Estado, aunque tanto los buques como las dotaciones permanecían bajo la propiedad y jurisdicción del armador, lo que producía una curiosa asociación de la idea completa del corso y la idea nueva de la Marina auxiliar. En 1877 tenemos el caso, antes citado, de Rusia, en vísperas de un amenazante conflicto con Inglaterra; el Zar, por su personal impulso, provocó la constitución de una comisión patriótica, encargada de adquirir, en tiempo de paz... alerta, potentes unidades comerciales destinadas a apoyar, en caso de guerra, a la Armada imperial. Estos buques auxiliares debían ser mandados y dotados por jefes, oficiales y marineros de la flota de guerra.

En 1887, en Inglaterra, grandes Compañías de navegación asumieron la obligación de ceder al Estado, en el momento oportuno y mediante una subvención, los barcos de su particular explotación, que en tiempo de paz recibieron elementos e instalaciones adecuadas para una función netamente militar y bélica. Exactas precauciones fueron tomadas en Francia, Alemania, Estados Unidos, Grecia y otros países. Y durante los conflictos armados de tanta gravedad como la guerra hispano-americana de 1898, la ruso-japonesa de 1904 y las mundiales de 1914 y 1939, un núcleo considerable de buques mercantes han pasado a ser poderosos auxiliares de la Marina de guerra respectiva, según los acuerdos tomados en la expresada Convención VII de 1907, o en el espíritu informador que presidía al Derecho Marítimo Internacional, a partir de la abolición del Corso, que en definitiva no era tajante ni restrictivo...

En España, existe a este respecto la llamada Reserva naval. Trataremos detenidamente de ella a continuación.

3. Reglamentación española. La Reserva naval.

En España, como en otros países, se dejó sentir siempre la necesidad de contar con unos medios materiales y personales que, aunque con un origen netamente mercante o privado, pudieran en un plazo más o menos rápido desempeñar un servicio en interés de la Marina militar o del Estado.

Con el fin de armonizar un nutrido conjunto de disposiciones legislativas y recoger no sólo lo en ellas previsto, sino también lo aconsejado ulteriormente por la experiencia y el devenir de las cosas, un decreto de 22 de noviembre de 1946, dictado por el Ministerio de Marina, dispone, como lo más vigente hasta la fecha, la ordenación, el acceso, la formación, la jerarquización y los derechos y deberes del personal de la Reserva naval (2).

El objeto o misión de la Reserva naval española es contar con determinado personal apto y disponible para prestar en la Armada los servicios efectivos que correspondan, según sus profesiones y aptitudes—dentro de la Marina mercante—, tanto en tiempo de guerra como de paz. Es, pues, la Marina mercante un elemento esencial para la defensa de la nación, constituyendo además una natural reserva de la de guerra. No tiene, por tanto, un carácter circunstancial o esporádico; su cooperación con la Ma-

(2) En el preámbulo de dicho Decreto (vid. *Diario Oficial de Marina*, número 271, de 1946) se citan las demás disposiciones: R. D. de 19 de noviembre de 1915, que creó la Reserva Naval, la que en el transcurso del tiempo pasó por diversas vicisitudes, llegando incluso a desaparecer de hecho con la creación del Cuerpo General de Servicios Marítimos en 1932, hasta que apremiantes necesidades de nuestra Guerra de Liberación obligaron a militarizar personal de la Marina Mercante, primero, y casi inmediatamente a reorganizar la Reserva Naval por D. de 11 de diciembre de 1936, ampliado por el de 31 de enero de 1937 y complementado en cuanto a su organización por el de 16 de agosto de 1939.

rina estatal es permanente y sus servicios—puente y maniobra, máquinas y radiotelegráficos—estarán en un punto de eficacia igual a los de la flota de guerra.

Los buques que constituyen la Reserva naval pertenecen a las Compañías navieras, con las que el Estado ha entablado relación, y es preciso que estos buques sean propiedad de españoles, abanderados y matriculados en España, y que reúnan los requisitos marcados por el Ministerio de Marina.

En circunstancias anormales, dicho Ministerio podrá ordenar a los expresados buques que queden afectos al mismo, determinándose la indemnización a que tengan derecho por mutuo acuerdo o por tasación hecha por peritos. Asimismo se anotarán otra serie de condiciones relativas a las características y vicisitudes que afecten a la naturaleza de ellos.

Un extenso articulado, que no hemos de citar aquí, completa la organización de los servicios señalados y previsiones de índole material y personal.

4. La práctica internacional sobre la materia.

En el Convenio VII de La Haya, fechado el 18 de octubre de 1907, se especificaba con suma claridad los requisitos en que puede admitirse la transformación de los barcos mercantes en buques de guerra.

Estas condiciones son principalmente las tres siguientes, y que he reducido con afanes expositivos aquí, para dejar su reseña literal en los apéndices:

1.ª Los buques transformados en "Cruceros auxiliares" deben estar bajo la autoridad directa, la inspección inmediata y la responsabilidad de la potencia cuyo pabellón llevare. El capitán estará al servicio del Estado y la marinería obedecerá a las reglas de la disciplina militar.

2.ª Los buques transformados deberán llevar los signos exteriores distintos de los buques de guerra de su nacionalidad y sus nombres deben estar inscritos en la lista de los buques de la flota militar.

3.ª Deben observar las leyes y costumbres de la guerra.

Pero una cuestión de tanta trascendencia cual es la de si dicha transformación puede hacerse en alta mar no obtuvo general acuerdo en el seno de esta Conferencia de 1907, ni tampoco en la Conferencia de 1909, celebrada en Londres, y en la que volvió a tratarse del tema, en unión de otra cuestión, también importante, como es la relativa a la "retransformación" en buques mercantes, o sea el regreso a su original condición.

Italia propuso distinguir entre que los buques se encontrasen, al comienzo de las hostilidades, dentro o fuera de las aguas jurisdiccionales de su país; pero esta propuesta no encontró la colaboración ni el acuerdo de otros Estados, habiendo sido combatida, incluso, por Alemania. Otra sugerencia fué la de que la transformación debería ser, en todos los casos, notificada a los neutrales; pero como tampoco hubo unanimidad sobre la fecha en que debería notificarse (en paz o en guerra), ni sobre los efectos de la notificación (retroactividad al día de la transformación o no), prácticamente fracasó.

Conforme, pues, al Derecho consuetudinario anterior, queda admitida por lo tanto, y hasta que se produzca un acuerdo nuevo, la transformación en buques auxiliares, y viceversa, en alta mar.

El Instituto de Derecho Internacional, en su conocido Manual de Oxford de 1913, adoptó, sobre esta materia que comentamos, las reglas que siguen:

1.ª La transformación de un barco mercante en buque de guerra no puede ser hecha por un beligerante más que en sus aguas propias, en las de un Estado aliado, igualmente beligerante; en las del adversario y, en fin, en la de un territorio ocupado por los ejércitos de uno de estos Estados (3).

2.ª Un barco de guerra no puede, mientras duren las hosti-

(3) Corresponde al art. 9.º

lidades, ser transformado en buque mercante, público o privado (4).

El Tratado de Wáshington de 6 de febrero de 1922 entre Estados Unidos, el Imperio británico, Francia, Italia y el Japón, dispone en el artículo 14 que "No se hará, en *tiempo de paz,* ninguna instalación preparatoria sobre los barcos mercantes para su conversión en buques militares." No obstante, se les permitiría reforzar sus puentes para poder montar, en ellos, cañones que no pasasen de un calibre de 6 pulgadas (152 milímetros).

5. El problema de los buques armados para su defensa.

Sólo nos resta, para acabar la materia de este capítulo, considerar el caso de los buques armados para su propia defensa (5).

En efecto, es concebible que aquellos barcos que, no siendo corsarios ni auxiliares, pertenezcan a los particulares ciudadanos de un país en guerra reciban ciertos elementos armados para su defensa, y que les permitan incluso reprimir, por la fuerza, las agresiones del enemigo. Sabemos, en primer lugar, que dichos barcos, al no pertenecer a las fuerzas armadas de los beligerantes, no pueden entregarse a una actividad hostil; importa, pues, ahora averiguar cuál será su estatuto y si, en algún caso, tienen derecho a ciertas actividades de índole bélica.

Este problema se viene suscitando desde tiempos bastante lejanos. Se solía recomendar en la mayoría de los países, a los barcos mercantes, que resistieran los ataques de los piratas, y no había un solo navío que emprendiese un largo viaje sin un surtido "ad hoc" de cañones en los puentes y entrepuentes, así como de sus correspondientes municiones. Proclamas reales de Carlos I

(4) Corresponde al art. 10. Los artículos 3.° a 8.°, ambos inclusive, tratan de los mismos aspectos ya estipulados y acordados en las Conferencias de 1907 y 1909, por lo que no se han repetido.

(5) Van Eysinga, *Les navires de commerce armés,* 1914, pág. 171; Brown Scott, *Armed merchant ships. Am. Journal of I. L.,* 1916, pág. 113.

y Carlos II de Inglaterra, decisiones de los Tribunales de Presas británicos y americanos en la época del primer Imperio y numerosas reglamentaciones a finales del siglo XIX, demuestran que esta actitud de armarse el mercante para su defensa no sólo es práctica, sino legal.

Mas ¿qué posición adoptar que sea jurídica y racionalmente satisfactoria?

En primer lugar, es preciso determinar qué se entiende por *ataque* o por *acto injusto* de un buque de guerra a otro de comercio, y de este modo encajarlo o no dentro de la teoría de legítima defensa. Todo lo demás, por lo tanto, es sencillo de justificar, y en un orden traspositivo de ideas—si bien es verdad que con amplitud—, valdrían aquí los argumentos que la técnica jurídico-penal esgrime al tratar de esta causa modificativa de la responsabilidad criminal.

Diferentes textos de reglamentaciones internacionales dan una fórmula bastante completa y homogénea a la cuestión, que comentamos, de los buques armados para su defensa. Esta es legítima en ciertas condiciones como sabemos, y ella debe hacerles equiparar a los que ejercen la calidad de beligerantes, sobre todo en el aspecto relativo a la estancia y aprovisionamiento de aguas y puertos neutrales.

Así, el Manual de Oxford del Instituto de Derecho Internacional de 1913 dispone en su artículo 12 (6) que "El Corso está prohibido. En defecto de las condiciones determinadas (para la transformación de buques pacíficos en de guerra), los buques públicos y los privados, así como su personal, no pueden entregarse a actos de hostilidad contra el enemigo. Sin embargo, se les permite, a unos y otros, que empleen la fuerza para defenderse de los ataques enemigos."

En parecidos términos se expresaban las Recomendaciones de la Grotius Society de 1917, el Tratado de Wáshington de 1922, la Conferencia Panamericana de la Habana de 1928 y las Reglamentaciones particulares de diferentes naciones.

(6) Referente al Corso, buques privados y públicos que no sean de guerra.

CAPITULO V

EL CORSO EN LA DOCTRINA JUSINTERNACIONALISTA CLASICA

1. Preliminares.

La importantísima figura del corso marítimo, cuyas raíces históricas, como veremos en el Libro segundo de esta obra, coinciden con los orígenes de la historia de la navegación—que es la propia de la Humanidad—, ha de ocupar lógicamente un puesto preeminente en la ciencia del Derecho Internacional. Y aunque admitiéramos como indiscutible la premisa de que no existe una verdadera ciencia de esta disciplina jurídica, nos veríamos obligados a determinar, con la general opinión de los tratadistas, que son precisamente las aportaciones de la ciencia las que sostienen a veces, con abrumadora fuerza de constatación, las instituciones que encierran una auténtica misión orientadora y creacional del Derecho.

Tal es el caso—lo repetimos—del corso. Y en la época áurea de su empleo, las naciones más interesadas en él se apresuraron, por boca de sus científicos, a invocar determinados principios legalistas que enfocasen e informaran convenientemente su práctica.

Precisamente es aquí, en este empeño de los teóricos en explicar problemas aislados cuando se obtiene incluso una reglamentación internacional. Claro es que las directrices políticas de los Estados influían notoriamente en ellos y el choque de contra-

dicciones y conceptos opuestos surgía inevitablemente. Los pertenecientes a potencias talasocráticas, habían de ser forzosamente dispares a los opinantes de un país continental o geográfico.

Entre los tratadistas clásicos de la doctrina jusinternacionalista (1) que se han ocupado del corso náutico, destacan los nombres de Hugo Grocio y de Bynkersoek. Ambos holandeses, pero de épocas distintas, que han pasado sus enseñanzas a través de un tamiz personalísimo, aunque ajustado a los intereses de su nación. Pasemos a hacer la crítica de sus opiniones.

2. El corso en Grocio.

Ya es conocida la suerte que tuvo este joven abogado de Delft cuando fué llamado por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales para que redactase un informe sobre determinados artículos de la Ley de Presas. Esta propicia coyuntura—como de-

(1) Arthur Nussbaum (vid. *Historia del Derecho Internacional,* Madrid, páginas 87 y siguientes), al hacer el estudio de la obra del jurista italiano Alberico Gentili, dice que éste muestra una actitud complaciente para el corso, reconociendo su legalidad en su tratado *El Derecho de la guerra.* Sin embargo—añade Nussbaum—, cuando en su último libro llega a examinar el problema del botín capturado con patente de corso, por los corsarios holandeses a los españoles, denuncia a aquéllos como piratas, empleando en este caso su concepto de "jurisdicción", ya que los holandeses habían sido detenidos en alta mar por los ingleses, entonces en paz con España, y llevados a Inglaterra; acción ésta interpretada por Gentili como un caso de ejercicio de esa "jurisdicción". Gentili condena a los piratas en los términos más violentos como delincuentes fuera de la ley por completo y como los enemigos generales de la humanidad. Cualquiera que adquiriese por compra hecha a ellos, directa o indirectamente, no adquiere título alguno sobre esos bienes, sin considerar para nada si tenía o no de que tales bienes procedían de los piratas. De ahí que, en un caso en que los ingleses compraron mercancías en Túnez y a los piratas, Gentili sostuvo que estaban obligados a devolver esas mercancías a los españoles que hubieran sido víctimas de aquellos piratas, y que eran, evidentemente, clientes de Gentili. Sin embargo —termina Nussbaum—, en una situación semejante en que las víctimas fueron venecianos, y en que los ingleses le pidieron su opinión, llegó a una conclusión distinta por razonamientos más tortuosos.

cimos más adelante en el capítulo XI—le sirvió para darle a conocer y para que al socaire de sus comentarios interpretativos a la legislación holandesa surgiera su teoría del "Mare liberum", que había de hacerle famoso.

Desde entonces, no sólo se le consideraría como un apósto[l] de la libertad oceánica. Otro título había de otorgarle la posteridad: el de padre del Derecho de Gentes, aunque esta paternidad, a lo sumo, habría de ser compartida por otros auténticos progenitores, entre los que destacarían las colosales figuras de Vitoria, Zouch y otros.

En su capital obra *De jure belli ac pacis* se advierten numerosas alusiones al corso marítimo, pero haciendo siempre una clara distinción con la piratería.

En el libro segundo, capítulo XV, párrafo 5.º, número 2, dice que el oficio de corsario, basándose en textos antiguos de los historiadores Tucídides, Homero y Salón, era muy honorable. Y para que esta característica quede resaltada, en el capítulo XVIII del mismo libro segundo, añade que los piratas y los bandidos no forman parte de un cuerpo de estado, no pudiendo por tanto ponerse al abrigo del Derecho de Gentes.

Era corriente en aquella época extremadamente bélica, en la que una victoria militar se hacía imponer hasta los últimos resquicios de la vida, asistir, sin embargo, a un reconocimiento semioficial de esta clase de gente, pues el mismo Hugo Grocio habla —apoyándose en textos de Tácito—de que Tiberio el Emperador se mostró muy mortificado y en difícil situación cuando Tafarinas (ex pirata) le enviaba sus representaciones diplomáticas.

Tiberio entendía que un traidor y un pirata no podía tratar con él como si fuese un enemigo de buena guerra.

No obstante, sabemos que elementos bautizados con el carácter de piratas obtuvieron por un Tratado amplio el derecho de enviar embajadores, lo que les asimilaba a los corsarios de más elevada categoría y con un apoyo oficial.

Era curioso observar, empero, que cuando los piratas-corsarios se habían hecho poderosos por la fuerza, se les protegía y

dejaba huir inocentemente para ponerles a cubierto del castigo, cuando en realidad, y en interés del género humano, todo pueblo o príncipe debía poner los medios necesarios para procurar impedir que tales individuos continuasen sus depredaciones con la esperanza de la impunidad que falsamente les proporcionaban sus patentes o autorizaciones.

Mejor fué la solución que el gran Pompeyo tomó—según seguimos viendo en la obra de Grocio—para concluir en una gran parte con tales Tratados. En vez de hacerles la guerra les brindó un lugar donde pacíficamente pudiesen vivir sin piratear.

Como acabamos de ver, no es demasiado grande la labor hermenéutica del corso marítimo en Grocio. Revisados cuidadosamente sus libros, nada nuevo he podido encontrar, salvo esas citas aisladas que he comentado y por las que se vislumbra un exiguo interés por el corso marítimo.

3. El corso en Bynkersoek.

Por el contrario, en la obra de otro jusinternacionalista, también famoso y holandés, Cornelio van Bynkersoek, que se conoce con el título de *Quaestionum juris publici,* hemos podido encontrar abundantes comentarios que caen dentro de la órbita científica del corso marítimo.

Concretamente, en los capítulos XVII, XVIII y XIX, que tratan, respectivamente, del concepto de piratas y corsarios, de las presas efectuadas por ambos y de la responsabilidad que contraían los poseedores de naves corsarias (2).

Bynkersoek comienza definiendo los términos pirata y ladrón,

(2) Aunque temo extenderme en mi labor hermenéutica, no puedo empequeñecer mi deseo de ofrecer aquí, a mis lectores amables, una visión total de sus doctrinas, que considero muy interesante y casi inéditas en España, si no fuese por el erudito afán del Doctor García Arias.

Con objeto de no distraer la atención del lector haré las citas incluyéndolas en el texto y no al final de cada página, como venimos haciendo en esta obra, y seguiremos efectuándolo a partir del siguiente capítulo.

basándose en que lo que se captura por éstos no se considera que ha cambiado de amo, y en consonancia no requiere una mayor aplicación de los principios de "post liminio". Esta regla estaba afirmada por la razón, por el Derecho romano y por varios Tratados, no necesitándose añadir la autoridad de Grocio, Gentilis, Zouch y otros que sostenían la misma opinión. Ahora bien, a los que roban en tierra o en la mar sin la autorización de un Soberano les llamamos piratas y bandidos; de aquí—dice Bynkersoek—que se castigue como a piratas a aquellos que salen con su barco para saquear al enemigo sin encargo del Almirante y sin cumplir los artículos 5.º y 69 de las Reglas del Almirantazgo de 13 de agosto de 1597. Por otra parte, los Edictos de los Estados Generales de 27 de abril de 1627 y 26 de abril de 1653, estipulaban que ningún habitante de las Provincias Unidas pudieran partir de su hogar u otro puerto con una comisión o patente del príncipe extranjero, y que ninguno de los que llevasen una patente del Almirante de las Provincias Unidas aceptasen otra de un príncipe extranjero sin el permiso de los Estados Generales. Cualquiera que infringiese estas reglas sería castigado con la confiscación de vida y mercancías y la cantidad de dinero depositado como garantía antes de hacerse a la mar.

Y era en verdad muy razonable que fuesen tratados como piratas aquellos que se hacían a la mar para depredaciones por encargo de príncipe extranjero o de varios príncipes que no tuviesen los mismos amigos y enemigos, porque si esto fuera permisible hubieran podido saquear a los neutrales y poner a un Estado en guerra con otras naciones.

Hasta los Estados Generales anunciaron pacíficamente que tales personas debían considerarse como piratas en virtud del Edicto de 29 de enero de 1658, Edicto que fué provocado quizá por los actos de aquellos que en noviembre de 1657 hicieron depredaciones en nombre de patentes otorgadas por Francia y Portugal.

"¿Pero qué diremos—dice Bynkersoek—de aquellos que usan dobles pasaportes, como los jefes de navío frecuentemente hacen,

para con más seguridad transportar contrabando y cometer otros fraudes?"

En realidad, a nuestro juicio no eran tan culpables como los piratas, y sin embargo en el artículo 5.º del Edicto de los Estados Generales contra los portugueses de 31 de diciembre de 1657, que Bynkersoek incluye en su obra, se ordenaba que se confiscasen los barcos y mercancías de tales personas. Algunos abogados ilógicos presentaron el sofisma de que tales actos no hacían daño más que cometidos de manera fraudulenta; pero éste no es argumento muy convincente, porque es de importancia para un Estado que la buena fe se conserve siempre entre soberanos y súbditos y que ningún daño se cometa por fraude.

Existen también otras varias personas a las que se castiga como a piratas por razón de la atrocidad de sus crímenes, aunque no sean piratas en un momento dado, como pongo por caso, las que navegan cerca de un país enemigo con la prohibición del soberano. Así, seguimos viendo en la obra que comentamos, los Estados Generales en 24 de febrero de 1696 decretaron que ningún particular francés viniese cerca de tierra adentro, "de la zona de boyas", sin una flota protectora, bajo pena de muerte, y el pueblo de Groninga llevó a ejecución este decreto inmediatamente como más interesado. Bynkersoek discute la justicia de estos actos en el capítulo 3.º

Se castigaban también como a piratas los que cometían fraudes en materia de seguros, en concordancia con el artículo 22 del Edicto de Seguros de Felipe II, nuestro gran monarca, de 20 de enero de 1570. Y también a los que cortasen las redes de los pescadores de arenques (art. 23 del decreto de Felipe II de 9 de marzo de 1580).

Muy interesante es la extensa parte que este tratadista holandés dedica a la materia relacionada con el carácter piratesco de los pueblos africanos del Mediterráneo, en la que adopta una postura bastante original y, desde luego, diferente a las de la mayoría de los autores de la época "No estoy conforme con Gentilis—opina Bynkersoek—y otros, que clasifican como a piratas los llamados pueblos de bárbaros del Africa, y que las capturas hechas por ellos no producen cambio en la propiedad. Los pueblos de Argel, Trípoli, Túnez y Salé no son piratas, sino más bien Estados organizados con territorio determinado en que hay un Gobierno establecido y con el cual, como con otras naciones, estamos ya en paz ya en guerra. De aquí que parecen tener derecho a derechos de Estados independientes. Los Estados Generales, así como otras naciones, han hecho frecuentemente tratados con ellas, y puedo referirme a nuestros tratados de 30 de abril de 1679 y 1 de mayo de 1680 como ejemplo."

Cicerón definía como enemigo regular "uno que tiene República, un Senado, un Tesoro, el apoyo unificado de sus ciudades, y que muestra respeto por los Tratados y Convenios de paz cuando se ofrece ocasión de hacer uno", y no sabemos... si todos estos requisitos los reunían los pueblos bárbaros del Africa, ya que si en alguna ocasión quisieron mostrar respeto por los Tratados como otras naciones, les interesaba más la ventaja propia que los Tratados. Que tuviesen respeto completo por los tratados nadie lo podía exigir, puesto que tal exigencia no podía requerirse ni aun de otras naciones, y Aiztema observaba a tal respecto que los bárbaros no merecían perder los derechos y el nombre de Estado soberano aunque hubiesen obrado con menos justicia que otros.

Otro aspecto se deducía del hecho que el pueblo de Argel formaba una República de modo que representantes de otras naciones eran enviados a él, y los que eran capturados en guerra por los argelinos cambiaban su estado convirtiéndolos en esclavos; de aquí que muchos hayan sido a veces redimidos, no sólo privadamente, sino hasta públicamente. Así, los Estados de Holanda, el 25 de septiembre de 1681, decretaron que los baylíos enviasen una lista a los magistrados respectivos de las personas de sus ciudades que fueran capturadas por los argelinos y que a su vez éstos reportasen a los consejeros de los Estados de Holanda que tomasen medidas con el objeto de la redención de cautivos.

Los españoles no consideramos a los pueblos bárbaros mere-

cedores de ser contados como oficiales enemigos regulares; pero esta consideración se aplicaba sólo en nuestra nación, porque los holandeses, por ejemplo, traían sus cautivos bárbaros a España y pretendían venderlos aquí como esclavos fundándose pretendidamente en la Ley del Talión, ya que no se hacía en consonancia con las leyes de la guerra que podían propiamente invocarse contra cualquier enemigo con condiciones normales determinadas de antemano.

Hubo, sin embargo—según acaba por confesar Bynkersoek—, un cierto caso que parecía llevar consigo la deducción de que esos pueblos africanos tenían que ser considerados como piratas y que, por consiguiente, la propiedad que ellos capturaban no por ello cambiaba de posesión.

El Almirantazgo de Amsterdam, el 15 de junio de 1664 devolvió sin salvamento un barco que los argelinos habían tomado de los ingleses y que el almirante holandés había posteriormente recobrado de los capturadores. Esto se hizo por orden de los Estados Generales, y a requerimiento del embajador inglés, con la esperanza de que los ingleses hiciesen lo mismo en beneficio de los holandeses y en casos semejantes. Pero para que este caso no fuese utilizado como precedente general, se hizo notar que los argelinos habían capturado este barco en tiempo de paz, poco después de firmar un tratado de paz con Inglaterra y Holanda, y que esta circunstancia fué la única razón por la cual la posesión del barco inglés no se consideró alterada: al menos esa es la razón que supo esgrimir el embajador inglés.

No consideraré ahora si su argumento es o no bueno; me contento con observar que el caso debe considerarse como peculiar, como en verdad se consideró por las dos partes interesadas en la cuestión.

Y pasemos ahora a tratar de otro problema al que Bynkersoek dedica también su especial atención.

Es el referente a la clásica discusión de qué Tribunal tiene jurisdicción en el proceso de piratas.

El primer aspecto de la cuestión es el de si los casos de piratería pertenecen al Tribunal común de jurisdicción ordinaria o al Tribunal del Almirantazgo. Y Bynkersoek cita previamente la tercera cláusula de las Reglas que los Estados Generales dieron, para el Almirantazgo, el 13 de agosto de 1597: "Este Tribunal tendrá jurisdicción sobre todo el botín y presas que puedan capturarse e introducirse por barcos de guerra o por privados equipados bajo órdenes del almirante. (Caso típico de corsarios.)

Tendrá también jurisdicción en todas las cuestiones y diferencias que puedan surgir entre cualesquiera de los expresados barcos de guerra o respecto a los antedichos privados en cuanto a los crímenes y maleficios que puedan cometerse por cualquiera de éstos y también sobre tales que puedan encontrarse en algún acto de piratería y de él sean acusados." He conservado esta tediosa fraseología que Bynkersoek copia para que el lector pueda juzgar por sí lo que significa, porque la última cláusula respecto a piratería pudiera ser tomada nuevamente como una calificación de la declaración precedente respecto a barcos de guerra y privados. Si esto es verdad, la cláusula significaría simplemente que las acusaciones de ejercicio del derecho de captura contra barcos de guerra y privados pertenecían al Almirantazgo, mientras que otros casos de piratería pertenecían a los Tribunales comunes. Pero la cláusula también puede entenderse disyuntivamente, como conteniendo una regla general sobre piratas, implicada en la frase "y también sobre tales".

Y el mismo carácter de generalidad se encuentra en la prosa del artículo 18 de las aludidas Reglas: "Cuando algún pirata o cualquier otro enemigo público es traído al puerto, el almirante-lugarteniente, si es posible, asistirá todos los días que funcione el Tribunal y especialmente cuando se pronuncie la sentencia final." Esto, ciertamente, es una declaración general que se aplica a la piratería y no es mera calificación de otra regla. Un ejemplo real de este problema citado por Bynkersoek:

Un inglés cuyo barco fué capturado por tres comandantes holandeses, pretendiendo que la captura era ilegal, detuvo a uno de los comandantes y lo demandó ante el Tribunal ordinario de Ams-

terdam. Sin embargo, este Tribunal dejó marchar al hombre y remitió el caso al Almirantazgo. Los Estados Generales, en un decreto de 1662, estipularon que este acto estaba en concordancia con principios de Derecho. Indudablemente, este decreto fué correcto si se demostró que el comandante había faltado a su deber y no se trataba de uno que se había hecho a la mar como privado bajo órdenes oficiales, porque el Almirantazgo sólo tiene jurisdicción en tales casos en consonancia con la cláusula número 3 citada. Por lo tanto, todas las acciones que se ejercitasen contra otros para recuperación de daños por captura ilegal pertenecen a Tribunales ordinarios. Nuevos ejemplos aporta Bynkersoek en su obra para aclarar la tesis de la jurisdicción de los Tribunales en materia de presas. Y a este respecto alude a que si alguno que cometiese depredaciones sobre barcos holandeses sería capturado aun siendo extranjero, pudiendo ser procesado y castigado por los Tribunales de Holanda, y no solamente si lo detiene en el acto, sino también si es detenido en alguna otra ocasión.

Con este principio estaremos conformes si se cometió el saqueo contra los holandeses sin patentes de corso de su respectivo Soberano. No obstante, si lo hizo por encargo y en uso de tal patente, y sólo se le imputa el haberse excedido en el margen concedido por la patente, entonces habría mayor motivo para dudar.

Y precisamente esta cuestión surgió en 1667 entre ingleses y los Estados Generales; los ingleses decían que el Soberano que había dado las patentes debía tener jurisdicción; los enviados de los Estados Generales afirmaban que los que cometieron actos hostiles sin encargo legítimo de su Soberano debieran ser tratados como piratas, pues según el Derecho de Gentes tales ladrones pueden castigarse por cualquier Soberano que con sus naos tuviese la fortuna de capturar. Este principio se apoyaba además en numerosos precedentes.

También los enviados franceses se conformaron con esta idea, y tal principio fué adoptado por los ingleses y los Estados Generales. Sin embargo, la cuestión de si un hombre es o no un pirata depende que lleve o no una patente o comisión como privado, y si tiene tal encargo y se le imputa haberse excedido en su comisión, no por ello se le declara inmediatamente pirata. Tiene razón, por lo tanto, Bynkersoek cuando expresa que generalmente los Soberanos asumen jurisdicción sobre sus propias comisiones porque los premios son llevados a ellos (tal era el estado de cosas en su época); sin embargo, semejantes decisiones debieron adoptarse por el Soberano en el caso de que sus súbditos se quejasen, en efecto, de depredaciones, pero dándose la circunstancia esencial de que el pirata fuera apresado en su territorio o por lo menos conducido ante él.

En el artículo 22 del Tratado de Paz que se firmó entre Francia y los Estados Generales de 27 de abril de 1662 se convino, respecto a barcos capturados por corsarios, que tales apresamientos únicamente deberían ser juzgados en los Tribunales del Soberano que dió el encargo o la patente.

Más difícil era decidir a la luz de esta doctrina jusinternacionalista clásica el caso de que un extranjero que hubiese cometido depredaciones sobre extranjeros pudiera ser conducido ante los Tribunales de un determinado país cuando era capturado en sus aguas. Y aludimos a ello porque Bynkersoek lo propone también cuando dice que tal cuestión surgió en 1661 en conexión con un corsario que había recibido su patente del Rey de Portugal y había saqueado a súbditos de una nación en paz no sólo con los Estados Generales, sino también con Portugal. Sin embargo, tal corsario tuvo suerte, ya que murió antes del proceso y por lo tanto no hubo decisiones.

Como ha podido verse, Bynkersoek en esta parte de su obra ha tratado de piratas y corsarios sin transición, terminando el capítulo que al estudio de ambos dedica con la alusión relativa a la sanción que deba imponerse a los que cometen delitos en la mar.

El castigo normal de los piratas es la confiscación de vidas y bienes, como puede inferirse de todos los citados edictos promulgados por los Estados Generales referentes a aquellos a quie-

nes hay que tratar como piratas a causa de la atrocidad de sus crímenes, y el resto de la legislación de otros países, que unánimemente se redactaba contra los piratas y sus cómplices, por lo que eran castigados también con la confiscación de vidas y bienes de los que se apartaba un tercio para el apresador. Por lo tanto, la pena era capital y el juez no tenía el privilegio de mitigarla, aunque la severidad del modo de aplicarla variase generalmente en conformidad con la prevalencia del crimen y con otras circunstancias auxiliares. De hecho, no obstante, este asunto se dejaba a discreción del juez, como sucedía generalmente en el caso de crímenes que tenían determinada la pena de muerte.

En otro lugar más adelante el ilustre internacionalista holandés sigue desarrollando su doctrina sobre el tratamiento que merecen los corsarios:

"Este tratamiento de corsarios también pertenecía al Derecho Público, no solamente porque el corso requería autorización pública, como venimos señalando en tantos sitios, sino también porque controversias que surgían en torno a él perturbaban frecuentemente a Estados diferentes poniéndolos en conflicto."

Antiguamente era práctica en Roma que aquel que no fuese soldado del pueblo romano no estaba autorizado para atacar a un enemigo de dicho pueblo, según una decisión de Catón; pero después los romanos adoptaron la Ley de Solón (mencionada por Cayo), en concordancia con la cual se reconoció a una asociación el derecho para andar en corso. He aquí, pues, un remoto vestigio del corso como figura legalmente reconocida.

El corso ha sido siempre un útil recurso empleado por los países contra la acción de sus enemigos, y Bynkersoek cita que antiguamente "en los Países Bajos Unidos a los que manejaban barcos particulares, además de los premios tomados de barcos capturados y recapturados, se les pagaban ciertas cantidades del Tesoro público en proporción con los gastos hechos y el tiempo durante el cual habrían servido. Estos barcos de particulares fueron llamados "Kruyssers" y los Estados Generales los emplearon contra los españoles en gran extensión".

Indudablemente, no es necesario que Bynkersoek lo confiese, y es abundantísima, también lo hemos podido comprobar, la promulgación de Edictos, que no vamos a citar en este obra por innecesario. "Hoy como antes—sigue el tratadista definiendo—varios individuos han llevado a cabo una guerra con sus propios barcos, marineros y soldados y a su propio riesgo, sin otra finalidad que la de una presa marítima que pudieran hacer; éstos se llaman "kapers", "Vrybuster" o filibusteros, o por el más respetable nombre de corsarios o "commissie-vaarders".

Yo no sé si los bandidos de que se habla en el Derecho Romano pertenecían a esta clase ni puede determinarse la cuestión; por lo demás, tampoco sabemos si estamos conformes con Alberico Gentilis, que en varios pasajes de una de sus obras, y hasta en su discusión de la ley entonces observada, llamaba a los corsarios piratas y los consideraba como tales; pero esto no debería arrastrarnos a su refutación, porque ya hemos señalado en el capítulo II de este libro que los corsarios obraban enteramente bajo la autoridad que les proporcionaba su patente y no se hacían a la mar sino bajo mandato de su Soberano y después de tomar juramento bajo apropiada obligación de no hacer ningún daño a los neutrales.

Estas y semejantes reglas que pertenecían a la regulación de los corsarios en todos los países, se encontraban—según nos dice Bynkersoek—en el Reglamento del Almirantazgo, en varios Edictos de los Estados Generales y en las leyes especiales que éstos promulgaron cuando se daba el caso de que varias naciones formulasen sus acusaciones contra actos de los corsarios que consideraban injustos. (No tengo espacio ni facultades para enumerar y criticar todos estos documentos de que habla Bynkersoek y que pudieron ser muy eficaces para todos.)

A continuación, estudia el tantas veces citado jurista la cuestión de la asociación de corsarios, pero cuando se excedan peligrosamente en sus comisiones. El problema lo plantea y resuelve del siguiente modo:

"Vale la pena investigar—dice—si los capitanes que han sido

puestos al mando de barcos piratas por los tenedores del mando y han sido alquilados para cometer depredaciones, pueden legalmente entrar en una sociedad, de unos con otros, para compartir las presas que ellos puedan tomar separadamente. Si ellos han sido alquilados meramente para coger el botín y no tienen otro cargo, es cierto que no poseen autoridad sin el consentimiento de sus principales, y de aquí que cualquier convenio hecha respecto a la división de los despojos es nulo."

No se puede ofrecer como objeción válida a esto el hecho de que en la Ley de Solón citada por Cayo, y citada también anteriormente, se hablare de legarles asociaciones formadas para apoderarse de las presas, porque es bien visible que Solón hizo referencia a los que son "sui-juris" y salían a saquear por su cuenta; como, por ejemplo, era el caso de que poseedores de barcos salieran así usando sus propios barcos, marineros y soldados, siendo titulares de comisiones a quienes los propios holandeses llamaban "reeders".

Si tales poseedores de barcos formaban asociaciones para el reparto de las presas o cualquier otro propósito, éstas eran, ciertamente, válidas en opinión de Bynkersoek, "porque todos pueden disponer de lo propio como les parezca conveniente"; pero no se podía transferir esta regla a simples capitanes de barcos a menos que, como pocas veces ocurría, éstos fuesen también los poseedores de dichos barcos. En el caso que ahora nos ocupa, nos referimos a aquellos que, alquilados meramente como corsarios, se exceden en su autoridad entrando en convenios unos con otros para formar tales asociaciones depredatorias. Cuenta Bynkersoek que hubo un caso importante de esta clase que hasta fué llevado al Tribunal de Revisión.

El caso lo explica así: "Un barco pirata perteneciente a A, y otro perteneciente a B, apresaron conjuntamente un barco enemigo, y después de mutua conformidad los capitanes de los dos barcos hicieron un convenio para repartir igualmente cualquier botín que se tomase de allí en adelante. Luego se separaron y el barco A, solo, hizo una captura, que B inmediatamente pidió fuese dividida en consonancia con el convenio. A, negó que el contrato concerniese a presas que ellos cogieran separadamente, y sostuvo que aunque lo hiciese el contrato no sería válido, manteniéndolo así también el Tribunal de Fluge. Pero cuando B apeló al Supremo ganó la causa el 3 de mayo de 1696 y el Tribunal de Revisión sostuvo esta decisión el 4 de octubre del año siguiente. De tal suerte, las opiniones oficiales declaradas en otro caso posterior estuvieron conformes siguiendo el espíritu y la letra de una decisión análoga que el Almirantazgo de Amsterdam había dado con anterioridad."

Pero aunque el contrato fué como pretendía B, Bynkersoek sostiene que todas estas opiniones y decisiones son erróneas, excepto la del Tribunal del Fluge (Uliffinganorum), y añade que quedó asombrado al leer los reportajes del Supremo, en que estaban insertas las opiniones individuales de los jueces de los dos Tribunales, pues observó que la única cuestión discutida era si había existido un convenio entre los dos capitanes para compartir las presas tomadas separadamente o sólo aquellas cogidas en presencia de ambos; "pero ninguno se refirió al punto de Derecho que particularmente me perturba", dice contristado Bynkersoek, añadiendo: "Concedo que el contrato aludía a la división de todo el botín; sin embargo, sostengo que A no puede ser implicado por el contrato de su capitán, porque A envió a su capitán con la intención de soportar pérdidas y ganancias únicamente y él lo comisionó sólo para tomar presas, no para asociarse con otro respecto a pérdidas y ganancias, ya que si lo hubiese deseado el mismo (es decir, A) podía haber hecho el contrato con B".

En consonancia con este caso tan prolijamente expuesto por Bynkersoek, cualquier convenio que firmase el capitán de A lo hizo sin instrucciones de su Soberano y, por lo tanto, no pudo ligar a éste. La primera presa cogida por los comunes esfuerzos de ambos barcos se transformó en propiedad común por una especie de contrato implícito que surgía de las circunstancias del caso; pero éste no se repitió en el segundo barco que A capturó

cuando navegaba sólo, ya que hemos visto cómo el Tribunal Supremo y el de Revisión sostuvieron una tesis amplia que hace teorizar a Bynkersoek, con sobrada razón a nuestro juicio, cuando afirma que A no está ligado a los contratos que elaboren sus capitanes, y de aquí que, poniendo a un lado la cuestión de hecho, debemos preferir siempre, en principios legales, la decisión del Tribunal de Fluge.

Sigue tratando este gran jurista el tema con afanes exhaustivos, y a continuación se refiere al caso de la división del botín cuando uno o más barcos se comprometen a capturar una presa en momentos en que los barcos estén presentes aunque no participen en la batalla. Con referencia a barcos de guerra, Bynkersoek cita una regla, la del decreto de los Estados Generales de 28 de enero de 1631, según la cual "un barco puede ayudar a otro barco atacando, pero no si el primero declara que no necesita auxilio". Sin embargo, estimamos esta regla como extraña, ya que nada hay que impida a un barco armado que se junte a otro para atacar y capturar a un enemigo común que todavía no se ha sometido.

Por la misma razón, Bynkersoek considera como una regla especial el artículo 6.º del Reglamento de los Estados Generales de 15 de julio de 1633 para los corsarios que hicieran sus cruceros contra los españoles en aguas americanas. En este texto legal se declara que "un corsario no obtendrá participación de la presa que él coge juntamente con un barco de la Compañía de Indias Occidentales, a menos que se le pida expresamente ayuda", disposición legal que está en íntima relación con el artículo 7.º del mismo Reglamento cuando dice "que los corsarios, so pena de confiscación de barcos y mercancías, no interferirán en las capturas que los barcos de la Compañía desean hacer".

Sin embargo, si a un corsario se le pedía ayuda y capturaba una presa con un barco de dicha Compañía, la presa era dividida; pero de acuerdo con un principio generalmente aceptado, en la época de Bynkersoek la división en proporción a su respectivo tamaño y fuerza como el artículo 6.º del Reglamento aludido definía. Y si los barcos eran iguales en fuerza, recibía cada uno la mitad del precio, aunque en la mayoría de los casos se ponía en práctica un cálculo basado en la llamada proporción geométrica.

Bynkersoek se plantea después el problema doble de dos o más corsarios persiguiendo a un barco enemigo o el de varios barcos que estén cercanos sin participar en la captura, aunque en uno y otro caso únicamente un barco sólo captura la presa. En conformidad con el decreto de 28 de enero de 1631 antes mencionado, la presa era dividida entre todos los barcos de guerra que la persiguieron; pero el barco que hizo la captura tendrá el derecho a las provisiones, las armas pequeñas y el saqueo. Pero Bynkersoek advierte que ese Decreto concierne a barcos de guerra cuyas presas tiene el Gobierno a su disposición, porque si fuese un asunto de corsarios él opina "que exigiría la presa sólo a aquel que atacó al barco enemigo y la capturó, por numerosos que hayan podido ser los barcos persecutores o que estuviesen a la vista". Y, sin embargo, Bynkersoek se quejaba de que existían algunos autores que concedían una participación del botín aun a aquellos que estaban cerca o meramente a la vista. Pero Bynkersoek no estaba conforme con tal idea: concedía que la mera presencia de otros pudiera tener el efecto de hacer la captura o rendición más fácil; pero él atendía no a las causas de la rendición, sino al problema de quién hizo la captura.

Tampoco admitía Bynkersoek que participase del botín un fuerte, una ciudad o una flota en cuya presencia se hiciese una captura aunque pudiera decirse que la captura fué hecha especialmente por miedo de uno de éstos; pero es claro que si otro barco compartió el ataque, sobrevino entre ellos una asociación accidental, la cual entrañaba el que la presa tomada con sus fuerzas comunes se capturaba en proporción a esas fuerzas empleadas por cada uno.

Como puede verse, Bynkersoek no intentó determinar cuán gran esfuerzo hacía cada barco, puesto que esto sería muy difícil en la práctica, sino si el barco auxiliador tomó parte en la batalla y contribuyó algo a la victoria por acciones inmediatas y

parciales. El principio es un poco análogo al del Derecho Civil, que asigna los animales de caza no a todos los cazadores que los persiguen, sino a los que en un momento dado hacen la captura.

Si hubiese un contrato para mutua defensa, como sucedía frecuentemente con barcos mercantes, y un barco de esta asociación tomaba la presa, la cuestión surgía si todos los socios compartían las ganancias o si el capturador debía recibir la presa entera.

Los consejeros de Estado holandeses sostuvieron que si la captura fué hecha sin acuerdo especial, la presa correspondía al barco que hacía la captura, y esta Regla no estaba viciada por el hecho de que las pérdidas fuesen compartidas por los socios, puesto que éstas no son repartidas según una regla general de sociedad, sino sobre el principio del promedio. Esta opinión le parece correcta a Bynkersoek, y sobre este principio los Estados Generales decretaron la venta pública de botín "para recompensa de los que prestaron auxilio en la captura".

Tales sociedades, en verdad, no se constituyeron para la ganancia, sino para evitar la pérdida; por esa razón se compartían las pérdidas, como explica Grocio en su *Instrucción a la Jurisprudencia holandesa,* observando que esta práctica de compartir era inherente a la verdadera naturaleza de la sociedad. Pero en realidad los contratos ni decían ni implicaban nada concerniente a compartir ganancias, no pudiendo tampoco existir ningún contrato implícito si el propósito de la sociedad era partidario de su exclusión. Y, sin embargo, pudiera sacarse la conclusión, por ciertas frases, que Bynkersoek rechaza que se compartiesen tanto las ganancias como las pérdidas, porque cuando el artículo 38 del Edicto precitado estipulaba que las pérdidas serían en proporción al valor de cada barco, el artículo 49 añadía que el valor de los barcos sería computado para daños así como para provechos.

Preguntando ¿cuál es, pues, la intención de esta frase "a menos que el botín sea compartido por todos los socios"?, Bynkersoek contesta que se refiere a barcos que ayudaron en la captura, de manera que es preciso dividir las acciones de ayuda como los precitados artículos 54 y 9 explícitamente declaraban. Y como antes dije, esta proporción había de ser geométrica y no aritmética.

Queda, por último, la cuestión de qué Tribunal tenía jurisdicción respecto al botín militar y naval y Bynkersoek la estudia y resuelve de la siguiente manera:

El Edicto del conde de Leicester de 4 de abril de 1586 estipulaba que los magistrados del sitio más próximo, o los señalados para la tarea, decidían en cuestión de prisioneros, y era natural que este Edicto tuviese vigencia en su época, ya que en verdad en tiempos de Leicester las diferentes provincias holandesas estaban más interesadas que posteriormente, en que los Estados Generales y sus magistrados centrales no asumiesen excesivo poder. "Debemos, en lo posible—dice Bynkersoek—, sostener la constitución de Leicester, pero el artículo 3.º del Reglamento del Almirantazgo de 13 de agosto de 1597 excluye el que nosotros sigamos sus regulaciones en materia de botín marítimo. Cuando consultamos este Reglamento se hace visible que al Almirantazgo se le habría concedido jurisdicción sólo sobre botín cogido en el mar, por barcos de guerra o por corsarios que naveguen bajo una comisión proviniente del Almirantazgo. Esta jurisdicción del Almirantazgo es completamente delegada, y hay una regla invariable respecto a la jurisdicción delegada de que lo que no está específicamente delegado, vuelve a la jurisdicción del tribunal ordinario." De aquí que si los barcos, que navegaban sin una comisión del Almirantazgo, encontraban y capturaban un barco enemigo, la adjudicación del botín se ventilaba ante el Tribunal que tenía la jurisdicción ordinaria.

Otra cosa sería si el botín fuese alcanzado por barcos corsarios que llevasen su correspondiente patente del Almirantazgo o si se tratase del capturado por barcos de guerra, ya que entonces la jurisdicción competente sería la del propio Almirantazgo según la determinaba el artículo citado por Bynkersoek. Respecto al botín tomado en tierra o en el mar por soldados, tenían que

juzgar los Tribunales militares, porque éstos tenían jurisdicción sobre la conducta del Ejército y los Tribunales civiles sólo podían juzgar en casos civiles, y Bynkersoek definía como Tribunales civiles los que ejercían jurisdicción en casos ordinarios. Respecto al botín tomado por soldados en tierra, los consejeros de los Estados de Holanda en otro tiempo pronunciaron juicio de acuerdo con el artículo 10 del antiguo Reglamento de 1590; pero este artículo no se encuentra en el Reglamento de 1670 y la vieja práctica ya no se observaba, como termina exponiendo el gran tratadista holandés.

Y vamos ahora, como final de este modesto estudio exegético de Bynkersoek y sus doctrinas sobre el corso marítimo, a tratar de otra cuestión importantísima de esta figura jurídica. Me refiero al problema de la responsabilidad de los corsarios, es decir, aludo al hecho de que quién había de considerarse responsable, y en qué extensión, en la práctica del corso.

En consonancia con los artículos 5.º y 69 de los Privilegios del Almirantazgo holandés de 13 de agosto de 1597, los barcos corsarios no se hacían a la mar sin dar una apropiada seguridad de sus acciones, esto es, que no harían daño a los neutrales, como se explicaba en el artículo 5.º citado, por el cual los Estados Generales el 15 de julio de 1633 autorizaron el corso contra nosotros los españoles en aguas americanas. Sin embargo, estos artículos decían simplemente que la seguridad debía darse sin especificar si eran los capitanes o los poseedores de los barcos quienes debían darla. El Edicto de los Estados Generales de 1 de abril de 1622 tampoco era explícito en este punto a diferencia de nuestra legislación española, ya que este Edicto de hecho exigía solamente "un bono de 10.000 florines para asegurar que los premios se llevarían para su adjudicación legal ante el Tribunal del Almirantazgo del sitio en donde se daba la garantía". Aunque no se especificaba quién había de suministrar dicho bono, Bynkersoek estima que debía entregarlo el capitán, puesto que su deber era llevar el botín al puerto de donde salió, y también porque los decretos de los Estados Generales de 9 de agosto de 1624

y 22 de octubre de 1627, es decir, una legislación posterior y más completa, estipulaban que el capitán debía entregar una fianza o caución de 10.000 florines y el poseedor otra de 12.000, siendo esta última cantidad una garantía para cubrir daños causados por el barco corsario. Y aunque el decreto último añadía la estipulación de que si los 12.000 florines del poseedor no eran suficientes para la reparación de daños, y se podía entonces recurrir al bono de los 10.000 dados por el capitán, al fin y al cabo eran viejas disposiciones legales que necesitaban una remoción más rigurosa, y por eso Bynkersoek cita con satisfacción regulaciones más recientes hechas, para barcos corsarios, por los Estados Generales en 28 de julio de 1705, en las cuales se exigía la fianza de 30.000 florines sin especificar si el poseedor o el capitán habían de suministrarlas.

Con estas observaciones podemos continuar investigando, con Bynkersoek, en el caso de que un barco corsario hubiera hecho una captura ilegal, entonces ¿es el capitán, o son los fiadores subsidiarios, o los poseedores, quienes deben indemnizar el daño y en qué extensión son ellos responsables?

Los consejeros de Estado compatriotas de Bynkersoek sustentaban la opinión de que cuando un capitán de un barco corsario apresaba ilegalmente un barco neutral, y después perdía el barco por colocarlo en las manos de un apresador *inhábil*, el poseedor del barco capturado podía demandar a su gusto al capitán del barco corsario y sus fiadores y al poseedor, conjunta o indistintamente, por la total cuantía del valor de su barco en su valor máximo.

Y Bynkersoek opinaba, sin embargo, en forma contraria a sus compatriotas. Veamos de qué modo. "No puede dudarse —dice— que el capitán es responsable de toda la extensión del daño por haber hecho mal. Su comisión era saquear al enemigo y no a los amigos, y si ha atacado a estos últimos se ha excedido en su autoridad y por tanto es responsable de la extensión del daño. Respecto a los fiadores o garantías, la opinión de los consejeros de Estado antes citada me parece incorrecta, a menos

que los fiadores se ligasen por la cuantía total del daño. Pero si se ligaron por una cantidad determinada, como es normal en el caso de barcos corsarios, no son responsables más que por esa cantidad y por el propósito específico por el que se ligaron. Pongo por caso si dieron la garantía de que la presa sería llevada al puerto de partida, están libres de responsabilidad en cuanto el precio haya sido introducido y no les concierne el hecho de que la presa haya sido tomada legalmente o no, a menos que este asunto haya sido también en la fianza; pero puesto que la mayoría de los capitanes son tan pobres que no pueden reparar los daños causados y los fiadores generalmente se ligan sólo por una cantidad específica que ellos pueden demandar para después recobrarla del poseedor del barco, todo el negocio resulta de la incumbencia del poseedor final."

Por lo tanto, Bynkersoek plantea el problema de si el poseedor era responsable de toda la extensión del daño o sólo del valor del barco y su cargamento, y a mayor abundamiento se vale de un ejemplo real que confirma su doctrina contraria a la de los consejeros. El caso que implica esta cuestión fué expuesto una vez ante el Tribunal Supremo de Holanda y su resumen es así: Cinco barcos holandeses habían capturado ilegalmente a un barco veneciano; los acreedores de éste demandaron primeramente a los capitanes delincuentes y obtuvieron un juicio en el que requirieron solamente que los capitanes devolviesen el barco. Como esto no se consiguió demandaron a los poseedores de los cinco barcos holandeses, pretendiendo que debieran ser *conjuntamente* condenados a devolver el barco con su cargamento y sancionados también a pagar daños por la cantidad entera. Sin embargo, el Tribunal condenó en 31 de julio de 1603 a los poseedores a devolver barco y cargamento completo, y si esta devolución no podía realizarse deberán pagar su estimado valor, pero específicamente añadieron que la ejecución de la sentencia debía cumplirse sobre los cinco barcos que habían hecho la captura y que sus poseedores no debían estar ligados más que por el valor de

éstos. Esta sentencia encontró precedentes, como se queja Bynkersoek, en las decisiones de los consejeros de Estado.

No obstante, con esta opinión no se mostró conforme nuestro comentado jurista, ya que él decía "que si el poseedor envió al capitán a coger presas y lleva a cabo su comisión mal, *los poseedores* son responsables por la plena cantidad del daño causado".

En efecto, en nuestra legislación y en nuestra práctica corsaria el capitán no dejaba de ser responsable; pero en la patente se especificaba claramente el alcance de la rsponsabilidad, así como en las abundantes Ordenanzas que se promulgaron y cuya huella completa insertamos en los apéndices, con el suficiente comentario de la claridad que se desprende de sus artículos.

Y sabemos que existe una acción ejecutiva contra el poseedor del barco por los actos del capitán, con tal de que éste actúe en materia para la cual esté comprometido, porque si no lo estuviese no ligaría al poseedor, como dijo Ulpiano. Los poseedores de barcos son responsables si el acto de sus capitanes fué cometido en la ejecución de una comisión para la cual los capitanes como encargados estaban señalados, pero no de otro modo. El que colocaba a un capitán en un barco corsario sabía que el deber de éste era hacer capturas, y si él ejecutaba impropiamente esta tarea la culpa era del poseedor que empleó para hacer el corso a un hombre inhábil y no probo.

Por eso si un capitán, habiendo tomado dinero a préstamo para la reparación de su barco, lo aplica a su propio uso, Bynkersoek dice propiamente que "el poseedor es responsable y debe imputarse así mismo el haber empleado a tal persona". Y coinciendo con esto los Estados Generales cuando en 1627 declararon "que los poseedores de barcos deben cuidar de emplear buenos capitanes". Si los poseedores de barcos son responsables por los actos de sus encargados, es evidente que son responsables en toda la extensión de los daños y que no se descargan por la entrega del barco en cuestión.

Y con estas o parecidas palabras termina Bynkersoek su doctrina completa sobre el corso marítimo, siendo curioso observar

que, a veces, se muestra totalmente opuesto a los legisladores de su país; pero de todos modos, podemos situarle en la línea de los corsófilos, cosa nada anormal teniendo en cuenta que este famoso internacionalista vivió en una época floreciente del corso mundial y singularmente del ejercido por sus connacionales que querían seguir la tradición iniciada por Grocio—¡AUNQUE BASADA EN NUESTROS TEÓLOGOS DEL XVI!—de la libertad oceánica ganada con los disparos de sus cañones.

4. El corso en los autores españoles.

Comenzando por confesar, con cierta desilusión, que nuestros compatriotas de tallas tan elevadas como Vitoria, Menchaca, Suárez, Molina y Soto, no hayan dedicado una alusión al estudio del corso marítimo que por minúscula que hubiera sido brillaría como muy luminosa, pasemos a hacer la reseña y crítica de las opiniones de algunos juristas españoles sobre esta interesante figura jurídica de las guerras marítimas.

Apuntemos primeramente sus nombres, que he procurado ordenar cronológicamente a base de sus publicaciones: Juan de Hevia Bolaños, Francisco de Montemayor, José Monrás, Félix Joseph de Abreu, José Olmeda y León, Ignacio de Negrín y Salvador Poggio. Nada diremos, como es natural, acerca de las opiniones que sobre el corso marítimo han vertido en sus obras los demás internacionalistas españoles, que se limitan exclusivamente a enfocar el problema o a hacer su alusión escueta (3).

Juan de Hevia Bolaños, jurista ovetense, publicó en Lima, y en el año de 1603, una obra titulada *Curia Philippica*, "donde breve y compehendioso se trata de los Juycios, mayormente forenses: Ecclesiasticos y seculares, con lo que sobre ellos hasta aora dispuesto que el Derecho, resuelto por Doctores antiguos y modernos". En su libro tercero se ocupa de algunas cuestiones de Derecho marítimo, y respecto del corso afirma que "los particulares pueden armar navíos para exterminar a enemigos infieles teniendo derecho al quinto de las presas que hicieren". Alude también a que las presas capturadas por los corsarios pueden ser de éstos si "las sacan de la mar y las llevan a lugar seguro y salvo, y si luego vendieran la presa a un tercero a éste no se le puede quitar ni recuperar".

Francisco de Montemayor y Córdova de Cuenca, en su *Discurso político, histórico, jurídico del Derecho y reparto de presas y despojos aprehendidos en justa guerra, premios y castigos a los soldados* (Méjico, 1658), se ocupa más extensamente del corso marítimo al tratar del derecho de presas, presentando unas curiosas reglas para la determinación de su legitimidad, con relación a los plazos de tiempo que deben transcurrir en poder de los aprehensores y a las seguridades que deben concurrir también para que su posesión no se vea entorpecida por los peligros que se ciernen sobre los puertos y presidios del captor.

En la ciudad de Barcelona, sin que conste el año de impresión, aunque el de la licencia sea el de 1669, apareció el *Discurso jurídico Sobre Presas de Armadores y Quinto de su Magestad, según Constituciones de Cataluña,* debido a la pluma del auditor don José Monrás (4). En él se hace el estudio de los problemas invocados en el título, íntimamente ligados, como podemos notar, con los que en este libro se tratan. A los armadores les está permi-

(3) Por otra parte, en nuestro Indice bibliográfico general hemos procurado citar todas las obras que tratan del Corso marítimo, de un modo pasajero o fundamental y detallado. La mayoría las hemos manejado y consultado directamente; otras, a través de los oportunos comentarios de García Arias (vid. op. cit., como Adiciones a la de Arthur Nussbaum).

(4) Figura, efectivamente, en la portadilla de tal obra su condición de Auditor, y así lo dice, también, García Arias (vid. op. cit., pág. 459), pero no nos ha sido posible averiguar de qué Ejército lo fué... Por motivos de índole romántica y de "compañerismo" nos agradaría que Monrás hubiese pertenecido a los Auditores de la Armada... Y el hecho de que publicara otro *Discurso jurídico sobre Contrabandos y Bienes de Enemigos Naufragados, según Constituciones de Cataluña* (Barcelona, s. a., antes de la firma, 1670) nos sirve de nueva apoyatura para sospechar que prestó sus servicios de Letrado a la Marina de Guerra.

tido "no sólo limpiar los mares de piratas y corsarios enemigos, sino también depredar sus navíos y apresar sus frutos, pudiendo visitar legítimamente los barcos contrabandistas, pedir los pasaportes y letras de mar y examinar las mercancías". Sobre la cuestión ya clásica de la regalía del quinto, recoge la concesión que Felipe II hizo a los propios armadores.

El caraqueño Félix Joseph de Abreu y Bertodano, cuya obra intitulada *Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legitimamente el Corso*, que en 1746 apareció impresa en Cádiz, con rendida y respetuosa dedicatoria al marqués de la Ensenada, no es ahora para nosotros motivo de cita obligada, sino que asimismo lo ha sido para muchos autores extranjeros. Es, en efecto, un tratado fundamental, y si bien como opina García Arias (5) tuvo "más en cuenta las leyes y convenios que las construcciones doctrinales, se advierte que consultó las obras de insignes autores y que, por su lado, se preocupó de facilitar una teoría clara y terminante sobre el Derecho de presas marítimas y sobre el corso". Para recomendar la utilidad que necesariamente se deriva de éste, afirma que "es el más seguro camino de que Enemigos sientan los tristes efectos de la interrupción del Comercio, de cuya conservación depende la felicidad de los Estados; que por él se consigue enriquecer a los Naturales que se dedicaren con ardor a tan noble exercicio. Y finalmente, que por su medio se asegura el que los Vassallos se haviliten en la Guerra de Mar, y su Navegación, como cosa tan necesaria para sobstener los Estados, y conservar el honor de la Nación, y la gloria de su Soberano".

Unicamente de pasada, pues su obra es de tipo muy general, don José de Olmeda y León acepta el derecho de corso en tanto que "la costumbre y bien del Estado han introducido este modo de hacer la guerra... para dañar en cuanto sea posible al enemigo" (6).

(5) Vid. op. cit., pág. 475.

(6) Vid. *Elementos del Derecho Público de la Paz y de la Guerra, ilustrados con noticias históricas, Leyes y doctrinas del Derecho Español*, Madrid, 1771. Cfr. García Arias, op. cit., pág. 487.

Abiertamente, y en un tono polémico, Ignacio de Negrín (7) se presenta como un decidido campeón del corso marítimo, considerándolo como un elemento auxiliar de las escuadras, que presta un poderoso servicio al Soberano, contribuyendo al éxito de la lucha, cumpliendo su cometido de una manera barata y buena, y equilibrando la inferioridad de las fuerzas navales regularizadas. Disintiendo del juicio de Riquelme, el corso para Negrín emana únicamente del Derecho natural preexistente y no de una *necesidad* que pueda venir a corroborarlo, pero que no constituye la razón fundamental de su existencia. La guerra en corso no tiene para Negrín el carácter de privada, "que han pretendido atribuirle algunos autores; el corsario, que no puede serlo sin una autorización expresa de su Soberano, se convierte en un agente de la fuerza pública obrando de un modo oficial y legítimo, y aunque esté movido por un interés particularista, siempre tiene sobre sí la limitación de una sanción penal para sus excesos y la garantía de un Tribunal adecuado que declarará la legitimidad de sus capturas.

El mayor interés de la tesis de Negrín radica en sus objeciones a la Declaración parisina de 1856, mostrándose, como hemos dicho, partidario de la no abolición. No hay duda que escribió su libro impelido por la famosa Declaración..., que tilda de "soberamente injusta", ya que al lado de las concesiones benéficas consignadas en sus artículos 2.º, 3.º y 4.º, aparece la disposición contenida en el artículo 1.º, por lo cual se priva al débil del derecho que la Naturaleza le da para ofender a su enemigo y defenderse de él por todos los medios de que puede disponer justa y lealmente. Por eso considera que el Gobierno español, al no adherirse a la abolición, obró como debía, y, por el contrario, resultó natural que las naciones de poderío naval se mostrasen partidarias de la desaparición del corso, que en boca de lord Palmerston y

(7) *Estudios sobre el Derecho Internacional Marítimo o Exposición razonada de sus principios fundamentales*, Madrid, 1862.

en la de lord Clarendon se recalcó aún más notoriamente como muy ventajosa...

Dificil, arriesgada y peligrosa pareció a Salvador Poggio (8) —último de los autores que recogemos en este apartado—la abolición del corso marítimo como medio directo de combatir al enemigo, porque se privaba al Estado de uno de los recursos más poderosos y económicos para dañar a su adversario, y si de buena fe—dice—"se propusieran las Potencias de Europa establecer y cimentar bajo sólidas bases el ejercicio del corso marítimo, fácilmente quedaría éste reducido a la estricta obediencia del principio que lo autoriza y con la discusión y unánime aprobación de las leyes a que debiera estar sujeto y con la garantía de todas y cada una de las naciones para obligar a la infractura de los deberes estipulados a su pleno y exacto cumplimiento, se disiparía la atmósfera que condena al corso marítimo, se harían más honrados y menos frecuentes los corsarios y la navegación de los pueblos ajenos a la lucha no vería en cada buque armado en corso un pirata que acecha la ocasión propicia para despojarle de sus propiedades". Esta especie de neutralidad armada que propugna Poggio, instituída con la libre autorización de todos los pueblos navegantes y apoyada en la unión sincera de todas sus fuerzas, sería la mejor garantía de la paz.

5. El corso en otros autores extranjeros.

Es el fin lucrativo lo que diferencia a los autores en sus apreciaciones sobre los méritos de la guerra en corso. En efecto, antiguos tratadistas como Ortolán (9) y Testa (10), que dedican al estudio del corso especial atención, tendían a asimilar la ex-

(8) Vid. *Tratado de Derecho Marítimo Internacional teórico y práctico*, Barcelona, 1895, págs. 309 a 342 del tomo II (Derechos y deberes inherentes al estado de guerra).

(9) *Règles internationales,* II, pág. 58.

(10) *Droit maritime international,* pág. 159.

plotación y el mandato del corsario sobre la mar a la acción sobre la tierra de *fuerzas voluntarias* organizadas que, incluso el Derecho Internacional contemporáneo reconoce, como acabamos de ver más arriba.

La autorización del Estado, la "patente" según ellos, basta para dar a su misión un carácter legal, y su participación en la guerra no podría ser considerada ni como un caso de piratería ni como un acto de guerra privada. "Los corsarios—escribe Testa (11)—son sobre la mar los agentes de la fuerza pública del Estado que les autoriza y que responde de ellos; su acción es oficial y legítima, puesto que ellos son ya beligerantes; corren, por consiguiente, los riesgos de la guerra, no sólo cuando atacan al comercio enemigo, sino cuando se defienden contra él; se puede comparar a los corsarios con los cuerpos de voluntarios e irregulares que en el curso de las campañas continentales se forman para la defensa de sus territorios, lo mismo para tomar parte en las batallas que para inquietar al invasor por todos los posibles directos e indirectos. Es preciso, en consecuencia, tomar como fundamento de la legalidad de los corsarios el principio que permite a cualquier nación de llamar a sus súbditos para la defensa común y el ataque al enemigo."

Semejante opinión la encontramos en Ortolan, en cuyo texto se dice: "El corso, abstracción hecha de los inconvenientes de hecho que puede contener, se enlaza con el principio de que un Estado busca legítimamente en el concurso de sus súbditos medios de fuerza para la defensa o para la agresión contra el enemigo. Los corsarios son auxiliares útiles y legítimos de las fuerzas regulares del Estado, bien incorporándolos a las mismas, como sucede a veces, bien se organicen separadamente contra el enemigo... Por otro lado, las hostilidades que los corsarios puedan ejercer no van encaminadas necesariamente a la captura de los barcos mercantes y nada impide que sean empleados en la guerra" (12).

(11) Testa, op. cit., pág. 159.

(12) Op. cit., III, cap. 3.

El préstamo de barcos de guerra era admitido en otras épocas y fué objeto de ciertas Ordenanzas en las cuales se fijaban las condiciones necesarias. Así, el Reglamento francés de 5 de diciembre de 1691 (13) prohibía el préstamo de barcos del Rey (con más de 44 cañones); los barcos de categorías inferiores—fragatas y brulotes—eran prestados por un tiempo limitado y en perfecto estado de navegación, carenados, provistos de los aparejos y de los aparatos ordinarios, de armas, cañones, pólvoras, municiones y utensilios de a bordo; el armador se obligaba a devolverle en el mismo estado al puerto del armamento y él facilitaba los víveres y sueldos a la tripulación. El Rey asumía únicamente la responsabilidad económica de los haberes de los oficiales y guardias marinas que iban a bordo por su designación y no pretendía nada de las presas hechas durante la campaña. He aquí, pues, atestiguado el carácter público que tenía en aquella época la institución del corso.

Por el contrario, los autores que rechazan el armamento en corso han insistido siempre en contra sobre el aspecto lucrativo de esta clase de guerra. Blutschli hace una objeción fundamental a la asimilación con las fuerzas armadas beligerantes normales (14). Caumont declara asimismo con otras palabras, pero coincidiendo esencialmente con el anterior, que "no se solía asimilar, en cuanto a sus principios y a sus resultados, la acción irregular de los corsarios en las guerras entre pueblos a la intervención regular de las fuerzas marítimas de una nación... El armador, recorriendo el mar para su provecho particular y con el único objeto de enriquecerse, sin control eficaz en medio de las soledades del Océano, no tiene otras pasiones que las del robo y el sólo freno del vago recuerdo de una legislación lejana e impotente..." (15).

Y Perels, comentando los argumentos aducidos por Ortolan,

---

(13) Lebeau, *Nouveau Code des prises*, t. I, pág. 143, que incorpora también los Reglamentos de 5 de octubre de 1674, 20 de noviembre de 1688 y 5 de octubre de 1694.

(14) *Le butin dans les guerres maritimes*, págs. 87 y siguientes.

(15) *Dictionnaire universel*, pág. 703, núm. 7.

estima que aunque "inatacable en sus principios, su deducción tenía el peligro de confundir una milicia voluntaria de la Marina, y cuya misión es la de defender a la Patria con una categoría de individuos cuya acción tiene el lucro por fin principal, si no exclusivo" (16).

Se ha hecho igualmente contra el corso el reparo que, si los extranjeros podían hacerse expedir patentes, era evidente que esta clase de guerra no era más que una piratería disfrazada o privilegiada, puesto que si los contrarios de la nación beligerante tenían por excusa válida su fin oficial de combatir y contrarrestar al enemigo nacional, el corsario extranjero y, por consiguiente, neutral, no podía alegar más que la intención lucrativa (el "animus lucrandi"), y su actividad, por otra parte, iba a ser deshonrosa y contraria a las leyes y a los usos de la neutralidad, puesto que prestando su concurso a una de las partes favorecía netamente a un beligerante determinado en detrimento de su adversario (17).

Todos estos argumentos no carecen de pertinencia, justo es confesarlo; pero tampoco es cierto que deban llevarnos a una absoluta convicción. Paul Fauchille, el conocido tratadista francés de Derecho Internacional, en la línea que pudiéramos llamar de los "corsófilos", no los suscribía, opinando que aquellos autores que consideran el corso marítimo como una excepción a las leyes generales y fundamentales de la guerra o como un procedimiento atroz y subversivo de esas leyes primordiales, se dejan impresionar fácilmente por los excesos cometidos a menudo por los corsarios contra los barcos mercantes de los neutrales (18).

---

(16) *Manuel de Droit maritime international*, París, 1884, pág. 196, V.

(17) Vid. De Martens, *Ensayo concerniente a los armadores, las presas y las represas* (en alemán), Götingen, 1795, citado por Raoul Genet en su obra *Précis de Droit Maritime pour le temps de guerre*, pág. 163.

(18) Hautefauille—en su *Droit maritime*, tít. VI, cap. I, sec. III—dice: "el corso es un medio legítimo de hacer la guerra, de dañar al enemigo; lo he dicho y no temo repetirlo, aun a riesgo de exponerme a las injurias de esos escritores asalariados que sostienen las efímeras opiniones de aquel que les paga".

Pero los abusos no destruyen el principio. El corso marítimo, organizado bajo la vigilancia y con la autorización del Estado, está conforme al principio que permite al beligerante a dañar a su enemigo por todos los medios posibles sin recurrir a procedimientos que serían simplemente crueles o impotentes para debilitar al adversario" (19).

---

(19) *Traité de Droit I. Public*, pág. 1.273.

CAPITULO VI

REGLAMENTACION JURIDICA DE LA GUERRA EN CORSO

1. Preliminares sobre el Derecho marítimo internacional.

Existe una patente paradoja entre la guerra y el Derecho. En efecto, las apariencias son antitéticas; o hay Derecho o hay guerra..., y este último vocablo debe proscribirse de los tratados jurídicos. Y, sin embargo, ¿cómo es posible que sirva de núcleo vital a libros y conferencias? En el siglo de la Sociedad de Naciones, putrefacto cadáver ginebrino resucitado ahora en el "lago de los Exitos" neoyorquino, en los tiempos donde las bombas atómica y la de hidrógeno, y la espantable capacidad mortífera de las armas modernas constituyen una amenaza de destrucción total, la palabra muerte resuena sin cesar y lúgubremente en los oídos de la Humanidad. Es preciso oponer un recio valladar a esta "última ratio" de la guerra y ello sólo lo puede conseguir la "prima ratio" del Derecho. ¿Pero cómo? Todos los países, conferencias internacionales y teóricos, han pretendido conciliar ambos elementos señalando soluciones y aportando fórmulas salvadoras. Se han hecho diferenciaciones en el concepto de la guerra, obligándolo a pasar por la criba jurídica. No está aquí el lugar para recordar las clases de guerra, justas e injustas, civiles e internacionales, de significado sencillo de aprehender. Ni es ahora el momento tampoco de hacer la crítica de las estipulaciones que

se declaran al comienzo de las hostilidades (que, urge advertirlo, son de igual aplicación en la guerra marítima), pues tal tarea desorbitaría el trabajo presente, que sólo se circunscribe al estudio del corso, aspecto aislado de la beligerancia marítima como ya hemos dicho en anterior ocasión. Pero sí he creído oportuno tratar de estos antecedentes conceptuales sobre el Derecho de la guerra marítima en general para entender mejor el significado que deba dársele al específico problema del corso naval.

Aunque se haya dicho que la guerra marítima no es más que una especialidad de la guerra en general, siempre se le hizo un lugar aparte en el sistema total de las disciplinas que informan el derecho de gentes. Lo mismo que el Derecho Mercantil Marítimo constituye una legislación perfectamente original en el ordenamiento privado de las naciones, el estatuto jurídico de la guerra marítima contiene igualmente particularismos específicos que no coinciden con el estatuto de la guerra terrestre. Los procedimientos de combate, su teatro de acción y esa atmósfera especial tan extraña, y al mismo tiempo tan sugestiva y emocionante, que se respira bajo la bóveda celeste y sobre el piélago marino, exigen un espacio señalado en la ordenación bélica.

Con Faucchille podemos dar el concepto de la guerra marítima diciendo que es "toda operación bélica en la que intervienen barcos de guerra, siendo indiferente el lugar donde la acción se sitúe". Tal definición, sencilla y primitiva, encaja perfectamente en todas las luchas navales conocidas de la Historia, incluso en aquella "guerra marítima en miniatura" que el periodista francés Delage refería (1) aludiendo a los combates sobre el lago Tanganyka entre la flota alemana del Este africano y los barcos ingleses conducidos allí por vía terrestre, a cambio de grandes esfuerzos y que se desarrolló de acuerdo con todas las reglas propias del caso.

De otro problema fundamental quiero tratar. Del de la inviolabilidad de la propiedad enemiga en la mar, tan relacionado con

(1) En el periódico *Le Temps* del 6 de septiembre de 1935.

el corso, y que es la verdadera piedra de toque de todo el Derecho Marítimo de la guerra.

El tratadista francés Dupuis dice que cuando la propiedad enemiga puede ser válidamente capturada se trata de un caso de guerra marítima; en el caso contrario, se trata de guerra terrestre. Se arguye, además, y siempre en el mismo sentido, que el secuestro de la propiedad privada en tierra es materialmente difícil, mientras que en la mar dicha confiscación se efectúa cómodamente sin vejaciones ni violencias individuales, sin pillaje y sin ofensa personal; que el principio de la libertad de los mares no puede esgrimirse en favor de la intangibilidad, puesto que precisamente por ser la mar libre ello sucede de tal forma y que los enemigos tienen allí un derecho de uso; que los medios ofensivos revisten tal carácter que la guerra terrestre ignora; que la composición de las dotaciones, elemento físicamente importante para el enemigo, prohibe la asimilación de individualidades; que el comercio marítimo, constituyendo una acción voluntaria-dinámica del nacional o súbdito (mientras que la vida sedentaria es un estado involuntario-estático), es justo que el riesgo corrido comprenda la sanción de la presa; que la presa, por último, es un medio humanitario, no sangriento, de hacer la guerra, y que ella contribuye grandemente, por la ruina del comercio y de los recursos navales, a conseguir una pronta terminación de las hostilidades.

2. Reglamentaciones jurídicas anteriores a la abolición del corso.

a) *El antiguo Derecho Marítimo.*

La reglamentación del Derecho de la guerra en la mar parece una cosa reciente a primera vista y, sin embargo, la realidad es muy otra, puesto que goza de una antigüedad mayor a la de otros derechos. Desde el momento en que unos hombres decididos confiaron a frágiles esquifes su fortuna con la promesa aventurada

de riquezas lejanas, nos encontramos con un conjunto de reglas de convenciones o acuerdos que rigieron los asuntos marítimos. No obstante, en este pasado remoto no se puede hablar de que las leyes de la guerra apareciesen en forma codificada, como es el caso del Derecho Mercantil Marítimo. En éste se encuentra, sin embargo, de manera esporádica y circunstancial, textos que encontraremos al azar, como por ejemplo, los "Edictos sobre el hecho del Almirantazgo", de 1543 y 1584, en su parte concerniente a la inmunidad y exención de los pesqueros. Más lejanamente se señala la existencia de las leyes Rhodias, código marítimo cuyo texto se ha perdido para nosotros, pero que al Derecho Romano ha concedido su inspiración. En el siglo XII vemos aparecer en Europa una compilación en viejo dialecto franco llamada los "Rooles de Olerón", cuyas prescripciones sobrepasan el interés minúsculo de la pequeña isla que le ha dado su nombre (2). Se cita también como traducciones literales de sus artículos el Derecho Marítimo de Danme y de Westcapelle. Esto en el Atlántico. En el Mediterráneo, y en el siglo XIII, aparece una compilación de reglas jurídicas conocida con el nombre de "Consulado de la mar", escrito en lengua catalana y llamada primitivamente "Ley de Barcelona" (3). Su importancia, por tanto, como código subsidiario como material de referencias e interpretación ha sido hasta casi nuestros días prodigiosa. "En el Mar del Norte y en el Báltico", una obra escrita en bajo-sajón hacia la segunda mitad del siglo XIV en Wisby de Gottland, ha regulado con el nombre de

(2) Fueron reconocidos en el litoral atlántico y en el báltico, y en ellos existían disposiciones procedentes de las Leyes Rhodias, colección de leyes marítimas, pertenecientes, según opinión de Nussbaum (vid. op. cit., página 29), al siglo XIII, y basadas en parte en la vieja tradición romana. Los "rooles de Olerón" fueron recibidos en Inglaterra e incorporados al "Black Book" (recopilación de leyes marítimas) del Almirantazgo, cuyos Tribunales estaban por encima de los Tribunales mercantiles locales de los puertos ingleses.

(3) Como los "rooles", el "Llibre del Consolat de mar" era un Código de Derecho marítimo mercantil. Su principio dominante fué el de cimentar sólidamente la protección a la propiedad neutral en las guerras marítimas y sus cláusulas siguieron vigentes durante siglos en muchísimos países.

"Seerecht von Wisby" las relaciones marítimas de los alemanes y escandinavos. Por último, el "Guidón de la mer", conocido en Francia desde la segunda parte del siglo XVI, y de donde se derivará en parte la Ordenanza de Marina de 1681, asegura la transición reglamentaria entre los tiempos medievales y la época moderna (4).

b) *Epoca moderna: La Convención de 1689.*

El sistema del "Consulado" estaba fundado sobre la nacionalidad de las mercancías y el carácter hostil o neutral del barco. Este sistema encuentra su expresión en numerosos textos de tratados de los siglos XVII y XVIII entre Inglaterra, Suecia, Francia, la Hansa y Dinamarca. El principio "barco libre, mercancía libre; barco enemigo, mercancía enemiga", indica la preponderancia del pabellón, como más gráficamente lo expresa un proverbio francés del tiempo: "Navire ennemi confisque robe d'amis". No obstante, surge en este orden de cosas una innovación inglesa que constituye uno de los primeros actos legislativos del Derecho marítimo de la guerra que se conoce: en el tratado concluído entre Inglaterra y Holanda con fecha 22 de agosto de 1689 se *dispone que todo el comercio neutral* con el enemigo (Francia en este caso) se prohibe bajo pena de confiscación global, es decir, de barcos y dotaciones *de los neutrales* (5). Inmediatamente surgieron las protestas de los países afectados; pero dicho Tratado o Convenio realiza el primer ensayo de reglamentación internacional del derecho de la guerra naval en el dominio de la libertad del comercio neutral.

c) *Rule of the War de 1756.*

El segundo documento que poseemos, relativo al derecho de la guerra marítima, es sin duda éste de 1756, dado por Inglaterra,

(4) Estas célebres Ordenanzas fueron obra del gran Ministro de Luis XIV y experto financiero Colbert. Sus teorías mercantilistas encontraron eco en la versión inglesa de la *Navigation Act*, de Cromwell, de 1651.

(5) Rayneval, *De la liberté des mers*, t. I, cap. 5.

conocido también por "Regla de los comercios nuevos", y que trata de la libertad de comercio de los neutrales. La paz de Aquisgram no había interrumpido la lucha de las metrópolis Francia e Inglaterra con sus colonias, especialmente en la Indias y en América. Los franceses hacían progresos que inquietaban a los ingleses, y en 1755 la guerra renacía espontáneamente a causa de las piraterías del almirante Boscawen, que apresó traidoramente 300 navíos mercantes franceses y de la asechanza que había costado la vida del oficial francés Jumonville en América. Inglaterra era aliada de Prusia y Francia luchaba al lado de Austria, Rusia, Suecia y Polonia. Los barcos de guerra y los corsarios británicos, haciendo imposible toda relación entre Francia y sus colonias, hizo que ésta concediese a los Países Bajos, con exclusividad, la carga de sus transportes coloniales mediante documentos especiales de autorización. El Gobierno inglés prohibió, por la adopción de la Regla de 1756 que comentamos, que los neutrales asumieran un tráfico colonial de un beligerante, arguyendo que lo que era prohibido en tiempo de paz (6) no podía ser lícito en tiempo de guerra. Los neutrales, aceptando licencias de tráfico, se convertían en enemigos *por adopción,* y como tales sus barcos debían ser buena presa. Efectivamente, los ingleses capturaron los navíos holandeses y sus Tribunales de Presas los condenaron.

Esta Regla de 1756 sirvió a Inglaterra durante las guerras de la Revolución francesa y del Imperio y fué extendida al comercio colonial abierto a todos los Estados neutrales por simple decreto. Así nació la *Teoría del viaje continuo* (7), para contrarrestar la Regla en cuestión, valiéndose del siguiente subterfugio: Los neutrales elegían un tercer puerto neutral donde las mercancías provinientes de la metrópoli o de las colonias eran encaminadas para el pago de los derechos y desde allí eran devueltas a su destino real. Lord Stowell (sir William Scott) frustró la maniobra decidiendo que no había que tener en cuenta la escala

(6) El comercio de ultramar, antes del siglo XIX, estaba celosamente reservado a la metrópoli y a la Marina nacional.

(7) Rémy, *Théorie de la continuité du voyage,* págs. 27 y siguientes.

neutral y que había en realidad unidad de viaje; pero para no obrar nada más que en caso de flagrante delito, no hizo vigilar más que los segundos viajes, siendo inofensiva la primera parte del recorrido, puesto que acababa sobre puerto neutral. La Regla de 1756 no fué aplicada por Gran Bretaña durante la guerra de la independencia americana, y por otra parte ha encontrado siempre la oposición de los publicistas más calificados del Continente como Blunstchli, De Boeck, Calvo, Geffeken, Ortolan, Perels... Actualmente ocupa un rango entre los recuerdos históricos del Derecho Marítimo de la guerra.

d) *La primera declaración de neutralidad armada en 1760.*

A decir verdad, los dos casos de reglamentación que acabamos de reseñar son más bien retoños anárquicos en la cronología jurídica de la guerra marítima que figuras de tentativas de codificación. Comprendemos sobre todo las afirmaciones del imperalismo exasperado de la vieja Inglaterra, tan bien y cínicamente descrito por un juez de la Corte del Almirantazgo británico, James Marriot, en 1780: "La Gran Bretaña bloquea *naturalmente* todos los puertos de España y Francia. Ella tiene el derecho de sacar partido de esta posición, como un don que le ha sido concedido por la Providencia" (8). Es preciso llegar a este año de 1780 para que se produzca un verdadero movimiento de conjunto en pro de una legislación más o menos internacional del derecho marítimo en tiempo de guerra. Su expresión mejor radica en la Declaración célebre de neutralidad armada de 27 de febrero de 1780 (9), que fué una de las primeras manifestaciones de aproximación franco-rusa en la Historia provocada por las pretensiones de Inglaterra.

Esta Declaración de Catalina II de Rusia, que debía reunir los votos de Dinamarca, Suecia, Holanda, Prusia, Austria, Nápoles y Portugal, iba a aislar a Inglaterra y secundar útilmente a Fran-

(8) Calvo, *Dictionnaire de Droit international,* t. V, l. 5, párrafos 2.909-2.914.

(9) Brown Scott, *The armed neytrality of 1780,* 1918.

cia en su defensa de la causa de los insurrectos americanos. Dicho día, pues, Catalina II comunicaba a Francia, Inglaterra y España una nota consignando los principios que debían reglamentar la posición de los Estados neutrales durante una guerra marítima y expresando la resolución de emplear la fuerza para hacer respetar la neutralidad de su pabellón. Esta manifestación resolvía, en el sentido de la libertad, las cuestiones esenciales debatidas por la diplomacia contemporánea. Todos los barcos neutrales circularían libremente de puerto a puerto y sobre las costas de las naciones beligerantes; las mercancías pertenecientes a los súbditos de las potencias beligerantes, con excepción de los artículos de contrabando, serán libres sobre los barcos neutrales; las mercancías neutrales a bordo de los barcos beligerantes, por el contrario, eran implícitamente abandonadas a los riesgos de confiscación, "como una concesión hecha a los beligerantes para obtener la inmunidad de las mercancías enemigas sobre barco neutral" (10).

Francia declaró, poco después, que ella admitía desde hacía tiempo la libertad de los barcos neutrales. Dinamarca y Suecia se adhirieron, firmando con Rusia tratados formales, y posteriormente Holanda, Prusia, Austria, Portugal y Dos Sicilias hicieron del Báltico un "Mare clausum" y motivaron la prosperidad de la Declaración, que en su artículo 4.º se innovaba en materia de bloqueo. Hasta entonces, el Gobierno de Saint James usaba mucho de lo que se llamaba un "bloqueo de gabinete", es decir, una cosa puramente ficticia, y por eso la Declaración en dicho artículo establecía que para que el bloqueo fuese real, necesitaba la presencia de barcos de guerra fondeados y suficientemente próximos que hiciesen peligroso la burla del mismo.

e) *La segunda Liga de Neutralidad armada de 1800.*

La primera Declaración pareció estar redactada para mostrar claramente la impotencia de los hombres ante el abuso de la fuerza. Inglaterra se apresuró a deshacer lo que acababa de ser tan magistralmente instituído, y su aliada de entonces, Rusia, no se inquietó. Sólo Dinamarca y Suecia con sus flotas unidas protegían con toda su energía el comercio neutral en el Mar del Norte. El 16 de diciembre de 1800 una nueva Liga de Neutralidad armada fué constituída entre Rusia, Prusia, Suecia y Dinamarca (11). Inglaterra, que estaba entonces en plena paz, se aprovechó de ella para saciar una vieja rencilla, y el 2 de abril de 1801 su escuadra franqueó el Sund, destruyendo la flota danesa y bombardeando Copenhague.

(10) Cauchy, *Droit maritime international*, II, pág. 262.

Napoleón en 1813 proyectó también una "entente" internacional para la protección del comercio marítimo neutral, pero con su caída se vino abajo tal deseo. Y hasta doblar la mitad del siglo XIX no pudo el Derecho Internacional Marítimo registrar un éxito serio, en el orden de la reglamentación jurídica, por la firma y adopción de las reglas de la Declaración de París de 1856, que pasamos ahora a tratar.

3. La Declaración de París de 1856.

Esta Declaración, que en realidad puede decirse se trata del primer texto internacional sobre el Derecho Marítimo de la guerra, fué la que en definitiva marcó el tránsito del ejercicio del corso a su terminante abolición.

Ya se sabe que Inglaterra y Francia en aquella época acababan de estar unidas en una guerra común, donde sus flotas habían actuado de perfecto acuerdo. Pues bien, preciso es reconocer que los políticos y negociadores franceses, no olvidando que Francia había figurado siempre entre los más enérgicos defensores de la libertad de los mares y del derecho de los neutrales, tuvieron el mérito insigne y señalado de determinar a la Gran Bretaña a que hiciese una gran concesión de su clásico ideal. Francia, por su parte, renunciaba a un rigorismo demasiado estrecho del principio, y del acuerdo común realizado debería nacer

(11) Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pág. 52.

una conformidad, proclamada luego en las respectivas Declaraciones de 28 y 29 de marzo de 1854, que subrayó, después, el Tratado de 22 de julio del propio año entre Rusia y los Estados Unidos.

Así, en la sesión del Congreso de París de 8 de abril de 1856, el conde Walewski pudo proponer a los plenipotenciarios que perfeccionasen su obra "en una declaración que constituyese un progreso notable en el Derecho Internacional y que sería acogido en el mundo entero con un sentimiento de vivo reconocimiento".

"El Congreso de Westfalia—continuó diciendo—ha consagrado la libertad de conciencia; el Congreso de Viena, la abolición de la trata de negros y la libertad de navegación fluvial. Sería digno de este Congreso de París poner fin a tan demasiado prolongadas disidencias estipulando las bases de un Derecho Marítimo uniforme en tiempo de guerra."

Seguidamente el conde Walewski enunció los cuatro grandes principios constitutivos de Declaración, a saber: la abolición del corso; el pabellón cubre la mercancía, salvo el contrabando de guerra; la mercancía neutral no puede ser nunca capturable, y la efectividad del bloqueo.

El conde de Clarendon se levantó para confirmar las renuncias de Inglaterra a sus tradicionales derechos en beneficio de los neutrales, salvo la única, pero esencial condición de que "el corso sea igualmente abolido para todos, ya que no es más que una piratería organizada y uno de los mejores azotes de la guerra".

En el fondo, Inglaterra tomaba una actitud parecida a la que ella adoptaría años más tarde (nada menos que en 1930) respecto al problema del empleo de los submarinos.

El representante de Prusia se adhirió inmediatamente a la proposición anglo-francesa y los otros congresistas la aprobaron "ad referendum".

Finalmente, todas las partes del Tratado de París de 30 de mayo de 1856 firmaron, como dije anteriormente, la Declaración de 16 de abril.

En los apéndices figuran, con expresión de sus respectivas fechas, todos los Estados que se adhirieron a la abolición del corso. Tres naciones, sin embargo, rehusaron hacerlo en aquel momento: Estados Unidos (cuya actitud hemos destacado en el apartado anterior), España y Méjico, pero estas dos últimas acabaron por adherirse el 20 de enero de 1908 y 13 de febrero de 1909, respectivamente. Y los Estados Unidos se conformaron prácticamente a los cuatro principios de la Declaración cuando en 1898 guerrearon contra nosotros los españoles.

Unicamente Abisinia, Bolivia, China, Colombia, Costa Rica, Congo, Liberia, Marruecos, San Marino, Montenegro, Nicaragua, Rumania, las Islas Sanwich y Venezuela no quisieron conceder su asentimiento. Pero la abundancia y prontitud de las adhesiones fueron suficientes para que entrasen de plano, en vigor, las Reglas de 1856 en el Derecho positivo internacional de la guerra marítima (12).

4. Las tres reglas de Wáshington.

Durante la guerra de Secesión, los Estados americanos confederados del Sur, bloqueados por las fuerzas navales de los Estados del Norte (de la Unión), tuvieron la idea de hacerse construir y equiparar en Europa barcos que fuesen destinados a la guerra del corso contra los buques mercantes de los Estados de dicha Unión.

El Gobierno de Wáshington elevó a este respecto enérgicas protestas a los Gobiernos europeos. Francia accedió y prohibió la entrega de los barcos que estaban en sus astilleros; pero Inglaterra no tomó, por el contrario, ninguna medida, y varios buques pudieron, pues, ser construídos en sus gradas a cuenta de los confederados sudistas.

(12) Vid. especialmente: Piggott *The declaration of Paris*, 1919; Stockton, *The declaration of Paris* en la *American Journal of I. L.* de 1920, página 356.

Las dificultades comenzaron bien pronto con el "Alexandra", todavía en construcción en Liverpool, y a propósito del cual el Tribunal del Fisco decidió que no se había cometido delito alguno. El secretario de Estado norteamericano Seeward pidió entonces a los ingleses que modificasen su legislación sobre tal aspecto ("Act" de Jorge III de 3 de abril de 1819), pero fué rechazada su petición.

Entre tanto, un nuevo corsario, el "Alabama", escapaba el 29 de julio de 1862 de la Mersey y se disponía a armarse en Terceira (13). Otros siguieron su ejemplo en seguida, como el "Florida" y el "Georgia", cuyas hazañosas expoliaciones contrariaron mucho a los americanos del Norte. La campaña diplomática de reclamaciones ante el Gobierno inglés se acentuó más, recibiendo su conjunto el nombre genérico de "Alabama claims". Una comisión, compuesta por los famosos jurisconsultos británicos Baring, Phillimore, Twiss y otros, hizo votar—con fecha 9 de agosto de 1870—varias enmiendas a la ya citada "Act" de Jorge III, y fruto de todo esto fué el Tratado de arbitraje concluído en Wáshington, según el cual se elevarían todas las reclamaciones a un Tribunal de cinco miembros con sede en Ginebra.

Tres son las reglas principales de este Tratado de Wáshington, según las cuales: 1.ª Todo Gobierno neutral tiene la obligación estricta de no permitir en el territorio de su jurisdicción que se construyan, armen o equipen barcos destinados a la lucha. 2.ª No puede permitir que un beligerante establezca bases de operaciones, aprovisionamiento o reclutamiento en sus aguas y puertos; y 3.ª Debe establecer la vigilancia y control de dichas tentativas.

Estas reglas fueron adoptadas por el Instituto de Derecho Internacional, que hizo de ellas una completa revisión, recogiendo las críticas que aparecieron en los años sucesivos al Tratado de Wáshigton, y agrupando sus resoluciones en siete artículos que mantienen el espíritu de dichas reglas y que en los apéndices de este libro pueden consultarse también.

---

(13) Vid. sobre esta cuestión: Balch, *The Alabama arbitration*, 1900.

5. Requisitos impuestos por el Derecho Internacional.

Por aplicación del principio según el cual los buques corsarios forman parte, legítimamente, de las fuerzas armadas de los Estados beligerantes, no hay duda posible, por lo tanto, de que dichos buques deben someterse a las reglas jurídico-marítimas concernientes al acceso y estancia en aguas neutrales de los barcos de guerra exactamente como las observaría un buque militar o un crucero auxiliar (14). En el caso de encontrarse un corsario de Estado no adherido en las aguas de un Estado signatario de la Declaración la solución deberá ser liberal, pero con la reserva de que el Estado neutral tiene amplia soberanía para adoptar la actitud más oportuna.

Por eso algunos Estados neutrales, durante las guerras mundiales pasadas, excluyeron a los corsarios del derecho de acceso y estancia, poniéndoles en una delicada y especial situación. Por el contrario, otros Estados neutrales, como Norteamérica en la guerra del 14, se han inclinado por la asimilación completa con los barcos auxiliares (15).

Igualmente, en lo concerniente a la obligación de los Estados neutrales de procurar, con toda diligencia útil, que los beligerantes no armen buques corsarios en sus aguas o puertos (16), la vemos bien enraizada en la práctica y en la doctrina internacional contemporánea así como en las legislaciones particulares de cada nación que la han adoptado.

Para terminar el epígrafe presente, y para dar una noción completa de la reglamentación jurídica de la guerra en corso, diremos los requisitos o condiciones que deben reunir los corsarios en conformidad con las seculares exigencias del Derecho de Gentes.

---

(14) Se trata, evidentemente, del caso en que buques corsarios pertenecientes a países que no han abolido el corso se encuentran en aguas de países que tampoco hayan aceptado la abolición.

(15) Ordenanzas de neutralidad de los Estados Unidos de 4 de agosto de 1914, declaraciones de la República de 6 y 17 de agosto del mismo año y declaración china de 6 de agosto del propio 1914.

(16) Artículo 8 del Convenio de 18 de octubre de 1907.

Para poder obtener "Letras", "Marcas" o "Patentes de corso", el armador del buque armado o del mixto (que se dedique a la guerra y al comercio), debe previamente, como ya dijimos en otro lugar anterior, depositar una fianza en una cantidad de dinero suficiente para responder de las infracciones eventuales, de su capitán y de su dotación, a las leyes de la guerra marítima.

Estas patentes no son válidas durante el tiempo indeterminado que puede durar la guerra, pero sí un número de meses limitado y fijado de antemano. Generalmente, estos documentos autorizan a sus titulares a ejercer, ante los ataques de los enemigos, los mismos derechos que son privativos de las fuerzas regulares beligerantes. Sin embargo, los corsarios no podrán operar ilícitamente, según era costumbre internacional, en los ríos pertenecientes al enemigo y en el seno de sus aguas territoriales cuyos límites se marcan por balizas (17), pues correrían el riesgo de ser considerados como piratas (18).

El corsario debe, por lo tanto, reunir los elementos necesarios para hacer la prueba de su nacionalidad; el capitán o comandante y la mayoría de sus tripulantes deben ser súbditos del Estado que ha expedido la patente. Toda captura de propiedad privada hecha en la mar por el corsario no puede ser considerada como definitivamente apresada hasta que los Tribunales Especiales de Presas hayan declarado su validez. Hasta entonces, la presa está provisionalmente en manos del captor, el cual está autorizado a ponerla en seguridad "intra praesidia", pero sin poder disponer de ella.

El corsario debe arbolar su pabellón nacional y la patente debe, para ser legal, emanar directamente de su Gobierno. En resumen y en términos generales, el corsario está sujeto a todas las reglas internacionales que deben respetar en tiempo de guerra los barcos armados de los beligerantes y que pudiéramos englobar bajo el título genérico de leyes, usos y costumbres de la guerra marítima.

(17) Valin, *Traité des prises*, t. I, cap. IV, sección 3.
(18) Así los trataba el edicto real francés de julio de 1691.

CAPITULO VII

CONTENIDO Y ESTRUCTURA DE LAS ORDENANZAS DE CORSO

1. Preliminares.

Todos los Tratados y Convenios firmados por diferentes países sobre el corso y las reglamentaciones u ordenanzas particulares que ellos han promulgado para que sean observadas dentro de sus fronteras nacionales, contienen las tres famosas condiciones impuestas para que la guerra en corso sea legítima y que en el curso de los apartados destinados a su concepto y justificación hemos tratado, o creído tratar, con suficiente amplitud.

Es decir: 1.º El corsario debe estar provisto de la autorización expresa de su Gobierno (patente). 2.º Antes de obtenerla debe abonar una fianza (variable) que sirva luego de indemnización a las víctimas de los posibles abusos que se cometan; y 3.º Las presas se someterán al juicio y sentencia de un Tribunal especial.

Las leyes de Pisa de 1289, de Génova en 1313 y 1316 y los acuerdos de la Liga Hanseática de 8 de octubre de 1382, 19 de noviembre de 1363 y 1 de enero de 1364, impusieron a los armados en corso la primera y segunda de las tres expresadas cláusulas. Y semejante obligación se mencionaba también en los Tratados concluídos en 1495 entre Enrique VII de Inglaterra y el duque de Borgoña y en el de dos años después entre el mismo Enrique VII y el rey de Francia Carlos VIII.

La Ordenanza de Carlos V de 13 de diciembre de 1373 fué en Francia, no obstante, el primer reglamento de la guerra corsaria.

El origen de la tercera cláusula, o sea la relativa al sometimiento de las presas a un determinado Tribunal, arranca de una ley dictada por el Parlamento inglés en 1414, por la que se exigía que las presas hechas por los corsarios fuesen otorgados a los "conservadores de la patria" antes de que los captores fueran declarados propietarios legales.

En el correr sucesivo de los años, y ante la tremenda importancia que va adquiriendo el corso, las principales naciones marítimas publican sus Ordenanzas para reglamentarlo. Así, Francia con las suyas de 1584, 1681 y la de Presas de 1778, cuyo texto, en su idioma, figura en los apéndices; Holanda con las de 1597, 1622 y 1705; Inglaterra con las de 1707 y Dinamarca con las de 1710.

En años posteriores, pero antes de la Declaración parisina, se concertaron, como es sabido, muchos Tratados por razones de guerra y sería obvio añadir que en los mismos figuraba siempre una clara determinación sobre los aspectos legales del corso.

2. Unica alusión a textos españoles.

En el presente trabajo sólo figurará la referencia de Ordenanzas españolas, ya que aparte de haber sido nuestra Patria una nación que tardó en admitir la abolición del corso (siendo, además, una ardiente defensora del corso como figura jurídica eminentemente lícita) de los demás países corsarios hablaremos en otro apartado y manejando únicamente elementos de índole histórica (1).

Parece ser que el origen de esta clase de textos oficiales reguladores del corso es netamente español y por eso hemos traído

(1) No obstante, en los Apéndices documentales insertamos el texto de una Ordenanza francesa, muy famosa.

a estas páginas el comentario, primero, y el texto, casi íntegro y en su lengua catalana, después (2), de unas Ordenanzas que el rey Pedro IV de Aragón promulgó en el siglo XIV.

Por último, con la alusión a la Ordenanza de matrículas, importante monumento de la legislación española, hacemos también la crítica de otras Ordenanzas y demás textos legales que estuvieron vigentes hasta la ratificación por España de la Declaración parisina de 1856 y que—lo repetimos—figuran en los apéndices.

3. Ordenaciones de Pedro IV de Aragón.

Además de la reciente cita del apartado anterior, en otro lugar de este trabajo aludimos ya a las Ordenaciones del rey aragonés "sobre certas reglas que deuen tenir en los Armaments de corsaris particulars", y que aparecieron promulgadas solemnemente, con todo el aparato medieval y la pompa de una Corte talasocrática, en 26 de febrero de 1356, precisamente quinientos años antes que el corso fuese abolido...

Estudiemos, pues, el contenido y estructura de esta vieja Ordenanza aragonesa.

Primeramente, el rey ordena que si algún patrón de nave quisiera armarla para entrar en corso se le diere la paga de un mes, los sueldos de la dotación y provisiones para cuatro meses. En tal caso, dicho armador estaba obligado a dar al rey, o a su representante designado al efecto, una cantidad relacionada con las ganancias de beneficios que obtuviese en sus campañas. Lo que el rey pusiera a bordo de dicha nave iría a su riesgo y ventura, pero el armador estaba obligado también de prestar seguridad y garantía al igual que los demás armadores de galeras.

En el caso de que los expresados corsarios no aceptasen los sueldos y provisiones del rey, no estaban obligados de darle nin-

(2) En los Apéndices documentales.

guna ganancia o derechos, pero podían ser armados en corso prestando las aludidas garantías y seguridades.

En otro artículo, esta vieja Ordenanza aragonesa especifica el porte que deben tener las naves que soliciten ser armadas en corso ("sien de port de mil salmes en sus"), en las que debían embarcar ciento veinte soldados, así como aclara genéricamente las mercancías prohibidas o que careciesen del permiso real. La nave que violare estas reglas se pondría bajo la autoridad del rey para su superior sanción, que podía llegar hasta la privación de la libertad de patronos y demás personas responsables, así como la pérdida del barco y su cargamento. El puerto donde se armaban era el jurisdiccional para el desarme en dicho caso y dentro de los ocho meses siguientes a su partida.

En otro lugar, con la cita de lugares y demarcaciones, se amplían las reglas referentes a los requisitos que deben cumplir ante los oficiales reales, gobernadores y baylios generales de Cataluña, Valencia y Mallorca (3).

---

(3) Son precisamente los artículos XX y XXIII, que a continuación transcribimos traducidos al romance, los que arrojan viva luz sobre un asunto que ha levantado una polvareda de discusiones eruditas.

El artículo XX dice así:

"Item: dichos armadores estarán obligados a asegurar convenientemente, en poder de los oficiales reales del lugar donde armaren o de sus lugartenientes, tan solamente a juicio de las partes, que no harán mal, ni daño a amigos del señor rey, sino a los que dicho señor les da de buena guerra. Y dichos oficiales deberán recibir dicha seguridad a juicio de las referidas partes."

El XXII es más explícito; exige la caución o fianza a que anteriormente nos hemos referido. Pero, a diferencia de las leyes marítimas de Pisa y Génova, no expresa una cantidad determinada, y hace responsables a los súbditos aragoneses de los atropellos cometidos en la mar, penándoles en sus personas y hacienda como lo demuestra el texto:

"Item: que los armadores para guardar, observar y cumplir todos y cada uno de los referidos capítulos, prestarán juramento y pleito homenaje en poder de los oficiales reales de donde armaren, es a saber: desde Cadaqués hasta Tortosa, en poder del Baile general de Cataluña; los de Valencia, en poder del baile general de Valencia; los de Rosellón, en poder del Gobernador de Rosellón; los de Mallorca, en poder del baile general de Mallorca; los de Cerdaña, en poder del Gobernador de Cerdaña y de sus lugartenientes,

Como se ve, con este lenguaje ingenuo, pero riguroso, a mediados del siglo XIV un monarca español, con acertada visión, establecía las normas mejores para que, cumpliéndolas, personas particulares pudieren aumentar la gloria y el poderío marítimo de la Corona aragonesa, señalando al mismo tiempo lo que les estaba vedado o, por lo menos, restringido.

4. Ordenanzas recogidas en la Novísima Recopilación y otros textos legales del siglo XVIII.

En los apéndices documentales que se insertan al final de este libro, y en un orden que se ha procurado sea cronológico, figuran varias disposiciones de carácter legal y ordenancista que tratan, directa o indirectamente, del corso practicado por los españoles.

La mayor parte de estos textos se han tomado de la *Novísima Recopilación* y otros se han transcrito, después de ser desempolvados, de la famosa *Colección Navarrete,* colosal muestra del saber y de la erudición de uno de nuestros mejores marinos de épocas pasadas.

La primera ley que resumimos es una de Juan II de Castilla, dada en Ocaña el año 1422, por la que se fomentaba y proponía la construcción de navíos y galeras para la conservación y vigilancia de nuestras dilatadas costas, y así su real Corona sería

---

obligándose con sus bienes y personas y dando aquellas seguridades necesarias para aquellos negocios a juicio de las referidas personas."

Estos dos solos capítulos o artículos evidencian la inexactitud—ha dicho Poggio—de la aseveración hecha por Pardessus en la página 396 del tomo V de sus *Leyes marítimas,* asegurando que la Corona de Aragón no intervenía cuando simples particulares armaban buques en corso. Y esta errónea opinión encontró desgraciadamente eco en juristas al parecer probos y eruditos como Wheaton y Cauchy, que, sin embargo, no se debieron preocupar demasiado en escudriñar e interpretar fielmente la legislación marítima de la Corona de Aragón, en todo momento justa y oportuna, a la par que original y exactísima.

"mas tenida y ensalzada y los robos y represarias por la mar se excusarian".

En 1480, los Reyes Católicos (4) legislaron también sobre el tradicional y conocido derecho del quinto, que no era otra cosa que la de reservarse la Corona la quinta parte del total de las ganancias que obtuviesen los españoles—por mar o por tierra—con ocasión de las guerras. En efecto, era costumbre deducir este "quinto" de las presas marítimas o del botín terrestre como mejor señal de reconocimiento de señorío y de realeza. Por eso, los legisladores antiguos supieron conservar siempre tan especial derecho, y con todo rigor se perseguía al particular que no cumpliese fielmente el pago del citado derecho (5).

Su hija, la desventurada doña Juana la Loca, y su nieto don Carlos, en las Cortes de Toledo de 1525 legislaron, ya con mayor concreción, sobre la facultad de armar en corso a los vasallos de sus reinos para hacer la guerra a sus enemigos. Tanto en las costas del Norte y Oeste, por parte de los franceses e ingleses, como en las del Sur por parte de los moros, se cometían muchas depredaciones que entorpecían y debilitaban nuestros movimientos co-

(4) No parece, sin embargo, que el Rey Católico Don Fernando—según anota, eruditamente como siempre, Fernández Duro (vid. op. cit. en nuestro Indice bibliográfico final, t. I, pág. 64) tuviese una conducta permanentemente igual en estos asuntos, pues cesó en dar licencias o patentes de corso a particulares, promulgando la Pragmática contra corsarios de 12 de enero de 1489 (que transcribimos en nuestros Apéndices documentales), mas por cédulas contradictorias expedidas en Zaragoza en 30 de junio de 1498 lo autorizó sin limitación a los armadores de Guipúzcoa y Vizcaya. Por lo tanto, lo consentía para unos casos de modo que solamente para las correrías en Africa prevaleció la abolición del corso marítimo.

(5) La doctrina de la regalía del quinto, de antiquísimos antecedentes, quedó perfectamente definida en la Partida II, título XXV, ley 4.ª. "El legislador, haciendo un juego de palabras, tan frecuente en nuestro máximo Código, explica el quinto precisamente por cinco razones", ha dicho Casariego—vid. op. cit., pág. 62—, y a continuación las copia así: "La primera, por reconocimiento de señorío, que es mayor sobre ellos e son con el una cosa, el por cabeza, e ellos por cuerpo. La segunda, por debdo de la naturaleza, que han con el. La tercera, por agrasdecimiento del bien fecho, que del resci ben. La quarta, porque es tenudo de los defender. La quinta, por ayudarle a las misiones que ha fecho, o podría fazer."

merciales, principalmente los que se efectuaban en los caminos de las Indias, lo que obligó a tomar esas medidas que facultaban el armamento en corso.

Esta ley fué confirmada posteriormente por el rey Felipe III en las Cortes de Valladolid, que se celebraron en el año 1598, siendo publicada en 1604.

Vino luego a ocupar el trono de España Carlos IV de Borbón. Este monarca dedicó especial atención al corso, dictando diferentes reglas que deberían observarse en el enjuiciamiento de las presas para evitar así las dudas que pudieran ser motivo de daños y demoras en perjuicio de los interesados.

Es curioso hacer observar que en esta ley de Carlos IV se alude al límite que deben tener las aguas jurisdiccionales, límite que no había de marcarse como hasta entonces por el "dudoso e incierto alcance del cañón", sino por la distancia de dos millas de novecientas cincuentas toesas cada una (6).

En 1802, el mismo rey Carlos IV promulgó la Real Ordenanza de las Matrículas de Mar, cuyos artículos 6.º, 7.º, 8.º y 9.º del título X figuran en los apéndices, por referirse al modo de habilitar las embarcaciones para el corso, a la facultad y fuero de los corsarios y a la clase de documentación que deberían de llevar antes de salir de los puertos con objeto de efectuar el corso. En realidad, en esta disposición están las raíces informadoras de todas las Ordenanzas posteriores, y sólo pequeñas reformas o añadiduras completan y aumentan sus articulados.

El artículo 19 de la Real Ordenanza da normas para habilitar en las Provincias Vascongadas las embarcaciones destinadas al corso.

Hemos recogido, como se dijo anteriormente, varias Ordenanzas del corso (cuyas fechas son las de 17 de noviembre de 1718,

(6) Como vemos en el siglo XVIII, se acercaban a la clásica distancia, de las tres millas admitidas hoy día, en tiempo de guerra, por la mayoría de las Naciones y también por España. Aunque de este problema—por otra parte bastante complejo y hasta delicado—tendríamos que hablar con mucha extensión si verdaderamente encajase dentro de la materia que nos ocupa.

1 de febrero de 1762 y 1 de julio de 1779), casi iguales en el fondo y en la forma, en unión de otra adicional a las Generales de la Armada sobre Presas (de 1 de julio de 1779 también) y una Real Declaración a varios artículos de la anterior. Sus textos completos pueden verse en los citados apéndices documentales y aquí haremos únicamente el comentario sobre ciertos extremos de ellas.

Varias dudas motivan la inteligencia de estas Ordenanzas del corso de nuestro interesante siglo XVIII.

El primer artículo de casi todas ellas prevenía que el que quisiera armarse en corso debía presentar "al Ministro de Marina de la provincia donde lo pretendiera hacer", y para obtener la correspondiente patente, una instancia en la que se explicase la calidad de la embarcación, su porte, armas, pertrechos y gente de su dotación; dicha autoridad estaba facultada también para recibir una fianza. Por el sentido literal de este artículo, no debían tener los intendentes, en tal asunto, más intervención que en la expedición "o remesa" de la patente que el dicho ministro le expidiese, ligándolos en cierto modo a la indispensable precisión de practicar lo que sus subalternos les previniese. Y parece más apropiado que, siguiendo esas reglas de utilidad observadas en las guerras del siglo XVIII, el que quisiera armarse en corso se presentase al intendente o en su defecto al capitán que hubiese de mandar el buque corsario, elevando su instancia al mismo intendente, expresando con individualidad el armamento y la filiación de los marineros que formasen su tripulación para que, examinándolo todo, se advirtiese la suficiencia del capitán, pues el intendente, como más idóneo y conocedor de las Reales Ordenanzas, obraría con mayor acierto que esos Ministros de las Provincias, y aunque alguno de éstos fuese bastante capaz, la mayoría de ellos no tenían la suficiente capacidad—que pudiéramos denominar cultural y profesionalmente jurídica—para interpretar una cuestión de tan delicada trascendencia (7).

(7) Ya es conocida, además, la enorme importancia que en este siglo XVIII ostentaban los Intendentes, verdaderos organizadores de la Marina española, y el carácter, más bien militar que otra cosa, de esas autoridades provinciales que pomposamente se les llamaba Ministros.

En los documentos de la monumental *Colección Navarrete* hemos visto acotaciones curiosísimas, puestas sin duda por algunos de esos ministros departamentales, sobre el debatido problema de la pugna de facultades entre el intendente y ellos. Por lo visto, y leyendo más bien entre líneas, las facultades de los Ministros de Provincias como derivadas del intendente de quien eran subdelegados, nunca podían disminuir su autoridad, pues únicamente tendían a no atravesar la esfera de acción del corso y a eliminarle obstáculos, como sin duda sería el tener que recurrir, desde lugares lejanos, a la capital del Departamento, y el verse obligados a hacer la justificación detallada, con lo que se ocasionarían gastos y demoras que aburrirían a muchos corsarios, por lo regular demasiado impacientes y ardorosos...

Los ministros, si, como debían, estaban bien impuestos en las Ordenanzas del corso, no existía motivo para coartar sus movimientos en el supuesto de que eran responsables de sus operaciones. La práctica mejor era, por lo tanto, la siguiente: ante los ministros se presentaba la instancia y ante ellos se efectuaban las diligencias oportunas; luego el ministro remitía los papeles al intendente, quien los examinaba, aprobaba y devolvía, enviando con ellos la patente, quedando el ministro únicamente con la facultad de recibir la fianza. Y esta facultad era muy acertada, ya que lógicamente tenía que conocer al fiador por residir dentro de los límites de su misma provincia.

En otro artículo se facultaba también a los Ministros de Provincia el poder dar copia o testimonio, autorizado por ellos, de la Ordenanza del Corso, a los capitanes que trataban dedicarse a dicha práctica; pero por el mayor respeto y veneración que infundía el carácter del intendente, convenía que tal copia fuese firmada por éste, acusando recibo de dicha copia en la Intendencia, para que así tuviese que ceñirse, religiosamente, a los artículos de la Ordenanza y no pudiese alegar desconocimiento.

También se facultaba a los ministros el conocimiento de las

presas con la inhibición absoluta de otros jueces; pero si se conducían o remitían a la capital del Departamento, deberían conocer de ellas y de sus incidencias el comandante general y el intendente, asesorados por el auditor, y enviaban los autos al Consejo de guerra en caso de estar discordes los dos primeros, otorgando las apelaciones al mismo Consejo, bien fuese sobre causa en que entendiese en primera instancia o que se hubiese apelado a ellos después de ser juzgadas por los Ministros de la Provincia, y que de lo actuado por éstos se pudiese apelar a la capital del Departamento y de ella al Consejo o a éste "en derechura".

En estos artículos que comentamos se encuentra al parecer una gran diferencia. Aludo al privilegio que se concedía a dichos Ministros de Provincia contra la autoridad de su superior inmediato, que era el intendente, pues facultando a aquéllos la decisión de los juicios de presas, con independencia de todo jefe militar y político, al intendente se mutilaba su jurisdicción y el privilegio de conocer por sí solo de las operaciones de sus subalternos en materia de presas ampliándolas a los comandantes de los Departamentos, que nunca tuvieron efecto ni intervención en semejantes asuntos, totalmente ajenas a su capacidad profesional. Y por ello, en el tratado de presas de las Ordenanzas Generales de la Armada, se otorgaba al intendente tal conocimiento, lo que habría de ofrecer bastantes dificultades y dilaciones por vivir separados y no tener lugar y fechas señalados para las reuniones que habían de celebrar para el despacho de tales cuestiones.

Si el intendente y comandante del Departamento oían a su auditor y éste con su dictamen habría de facilitarles la labor de su enjuiciamiento, creemos que no existiría motivo de discordia en la votación, ya que el parecer de dicho auditor, por ser teóricamente acertado, debía informar la base de sus decisiones. Este, como se sabe, tenía *casi* la obligación de conseguir tal adhesión de opiniones por su facultad de discernir los casos de derecho que se le ofrecían y no el comandante o el intendente, que no eran hombres de leyes. Pero si ambos no coincidían con la determinación del auditor y cada uno daba su parecer, era ocioso dictar

tales artículos, ya que ellos mismos tomaban sus determinaciones o, en todo caso, hubiera convenido reformarlos a base de que se comisionase al ministro o sus delegados respectivos, donde arribase el navío apresado, la formación de los autos, su envío al ministro para sentenciar, y luego para su aprobación o revocación dirigirlos al intendente, quien decidiría con su auditor. Las sentencias de la Intendencia podrían ser apeladas por las partes interesadas al Supremo Consejo y en caso de recusación del auditor tuviese el intendente la facultad de asesorarse con otro letrado, pues podían existir algunos asuntos—no sólo referentes a presas, sino a toda la materia contenciosa de Marina—en los que fuese preciso así para evitar perjuicios que pudieran deducirse de la pasión, impericia e incluso malicia de los autores.

Por otro importante artículo de las Ordenanzas de Corso se mandaba examinar las cartas-partidas o contratos de fletamento, conocimientos y pólizas de la carga de los buques, que se reconociesen, y si tal carga fuese sospechosa debería detenerse. El documento que no estuviese firmado se tendría por nulo, declarándose buena presa la que careciese de estos precisos documentos, a menos de que se certificase de modo fehaciente que se habían perdido por accidente involuntario e inevitable.

Y para la más verdadera inteligencia de este artículo, y evitar las dudas que pudiesen surgir, era obligado se declarase si para calificarla de buena presa sería necesario le faltasen, a la vez, todos los dichos instrumentos o sólo cualquiera de ellos, sin que se permitiera al capitán apresado justificación alguna respecto al extravío de documentos, pues para cohonestar la malicia con que en tiempo de guerra navegaban las embarcaciones neutrales y amigas se valdrían de su misma tripulación, siéndoles además fácil solicitar comprobación de ello en la potencia amiga o neutral de cuyo dominio fuese el buque. Esta cláusula, a nuestro juicio, proporcionaba bastante margen para que se cometiesen infinitos fraudes contra el corso.

En otro lugar preeminente de las Ordenanzas se definía que en presencia del capitán apresador se tomase declaración al apre-

sado, a su piloto maestre y a otros tripulantes que se creyese conveniente, y aunque esta formalidad era lógica y tenía por objeto evitar malicia o fraude, no era practicable su observancia por todos los corsarios respecto a que comúnmente no había tiempo para evacuar, con la pureza y madurez que se requerían un caso tan importante por las varias circunstancias que ocurren en la navegación. Por ser bien sabidas estas ocurrencias, omitimos su alusión, ya que además harían interminable este trabajo, no debiendo quedar en olvido, sin embargo, que los escribanos que llevaban los corsarios eran poco peritos y expertos para entender lo literal de las Ordenanzas. No sabiendo ni comprendiendo todas las lenguas, ni traducir documentos, era dejar como abierto a los corsarios para que a su modo hiciesen sus declaraciones, de las que lógicamente se habían de deducir infinitos perjuicios. En este supuesto, sólo parece suficiente que recogidos los papeles se examinase extrajudicialmente a la tripulación apresada, y conducida al lugar de su destino por el ministro o subdelegados, respectivamente, se pasase a recibir las declaraciones, traducir los documentos por medio de intérprete y remitirlos al intendente para su determinación, citando para ello al capitán apresador y al apresado o bien sentenciándolos el ministro y enviando los autor al intendente para su aprobación o reprobación, como se prescribía en las Ordenanzas de Matrículas del año 1757 y particularmente en el artículo 707 de las mismas.

En lo relativo a la documentación que debía presentarse, se insistía en nuevos y posteriores artículos. Por ejemplo, se mandaba que para determinar la legitimidad de las presas no se admitirían otros papeles que los encontrados y manifestados "en sus bordos". Sin embargo, si faltando los instrumentos precisos para instruir el proceso se ofreciese su capitán a justificar el haberlos perdido por accidente inevitable, señalaba el ministro un plazo competente, según la brevedad que conviniese para determinar tales razones.

Se fijaba este término al capitán para que justificase la pérdida de tales documentos, y como no dejaba de existir malicia, tampoco faltaban arbitrios a los capitanes apresados, particularmente a los que navegaban con bandera amiga o neutral, para que justificasen el expresado extravío, la ocultación de otros corsarios o navíos de guerra u otros accidentes.

No obstante, se declaraban como buena presa los efectos que venían bajo semejantes banderas, aunque la carga fuese, una y mil veces, perteneciente a enemigos, pues el capitán apresado debía imputarse a sí mismo y no a otro la culpa de la falta de papeles, aunque alegase cualquier circunstancia; y si se daba lugar a practicar tal justificación, lo mismo se podría haber hecho respecto a la patente otorgada por el soberano en virtud de la cual navegaban. Por eso se declaraba buena presa la embarcación que sin documentación se encontrase navegando y no se le otorgaba facultad alguna para justificar el accidente motivador del extravío.

También se prevenía que ningún individuo que gozase sueldo por Marina había de exigir estipendio o contribución por las diligencias en que actuase al enjuiciar las presas.

Y para que tuviese efecto tal observancia se comunicaban órdenes particulares a los intendentes y auditores a fin de que se diese cumplimiento por ellos y por los escribanos de la capital y provincias. Pero siendo los sueldos de éstos tan inferiores (8), parecía muy riguroso el que se les estrechase por tan limitados sueldos a servir y a trabajar con la prontitud necesaria en un asunto de tanto interés.

Por otra parte, se daba margen a cohechos y a que se retardasen los trámites; aunque estas mismas cláusulas se observaban en testamentos e inventarios militares (9), se asistía desgraciadamente a su inobservancia.

Si la presa se conducía a puerto que no era cabeza de partido, se remitían a su ministro los papeles y documentos para que de-

(8) Se reducían a quince escudos mensuales, y al que servía la Escribanía del Departamento se le pagaba un tercio de 25 escudos.

(9) Según lo regulaban las Ordenanzas Generales y una orden del año 1755.

terminase su legitimidad con las declaraciones hechas por el capitán o maestre.

Muchos e imponderables perjuicios hubieran podido resultar si se dejaba a los corsarios que hiciesen el examen del capitán apresado, piloto y demás, por la imposibilidad de practicarlo con la debida solemnidad y eliminando la natural pasión, cosa difícil ya que no podrían eludirla como partes interesadas que eran en los efectos del navío apresado.

Y para terminar este epígrafe de interpretación de nuestras viejas pero completas Ordenanzas, sólo nos resta saber si en conformidad con la práctica inmemorial y las decisiones que tomaron los Juzgados de Marina en las guerras del XVIII conocerían también de los negocios que producían las represalias de embarcaciones enemigas que forzadamente viniesen a entregarse en los puertos de España, como también si aquellas que por accidente llegasen con esta determinación podrían ser apresadas fuera del tiro del cañón (10) por algún corsario español o embarcación particular, ya que en las embarcaciones que se detuvieron al rompimiento de los conflictos armados del siglo XVIII ningún conocimiento tuvo la Marina porque así lo manifestaron las órdenes dadas por la Secretaría de Guerra a los gobernadores militares. Se dió el caso que un navío portugués, obligado por el temporal, entró en Rota a guarecerse, e inmediatamente un corsario español que allí estaba lo apresó; pero el conocimiento de tal presa correspondió al comandante general de su provincia respectiva (llamado don Juan de Villalba) sin que surgiera otra reclamación.

5. Ordenanzas de Carlos IV.

En los umbrales casi del siglo XIX, en la corte improvisada de la villa de Cebolla, Carlos IV y su secretario de Estado, don Josef Antonio Caballero, con la prosa certera y sonora de los leguleyos, por un lado, y los vocablos genuinos de una terminología

(10) Ya dijimos que era un límite de las aguas jurisdiccionales.

marinera, por otro, dictan a los españoles las reglas necesarias para hacer el corso contra los enemigos de la Patria.

Para que cesen los funestos desórdenes que produce en Europa una guerra larga, con el constante anhelo de mantener una mejor armonía con los países vecinos, la Cancillería española hace prodigios de equilibrio. Pero todo tiene un límite discreto y ya se acerca la hora de procurar a sus fieles y abnegados vasallos la conservación de sus bienes y la libre navegación y comercio de sus navíos y productos.

Una nación orgullosa, obstinada en sostener a toda costa su preponderancia en el mar valiéndose de dudosos medios, estorba nuestras pacíficas singladuras e insulta nuestro pabellón.

Su Majestad Católica ha decidido usar de un arbitrio semibélico, promoviendo y fomentando el corso particular en todos los mares, y "auxiliando a todos y a cualesquiera individuos que se hallen establecidos en mis dominios para que puedan hacerlo bajo aquellas leyes que autorizan el derecho común y las costumbres recibidas entre las naciones cultas, que en las actuales circunstancias reduzco a una Ordenanza cuyos artículos son los siguientes".

Así termina el preámbulo de la dicha Ordenanza, que contiene en sus 59 artículos las normas precisas para efectuar el armamento en corso, los fueros y gracias que se concederán a los corsarios y los sistemas penal y procesal que se han de observar.

Para su más clara comprensión voy a sistematizar su contenido, a riesgo, incluso, de trastocar el orden de los artículos, pues en definitiva su texto completo figura en los apéndices de este libro.

Requisitos para armarse en corso.—De acuerdo con las premisas conceptuales de esta institución jurídico-internacional, el particular que pretendía convertirse en corsario elevaba una instancia al comandante de Marina de su provincia solicitando la oportuna "Patente de corso" que le habilitase como tal, explicando a continuación la clase de embarcación que poseía, su porte, armas, pertrechos y gentes de dotación. Asimismo prometería

puntual observancia de no cometer actos de hostilidad contra sus compatriotas ni contra los súbditos de otros Estados que no estuviesen en guerra contra España. Y como seguridad de su conducta abonaría una fianza que "por mayor suma se fija en sesenta mil reales de vellón, y que a prudente juicio puede demorarse con respecto a la entidad de su embarcación".

Este depósito de la fianza es de rancia prosapia en nuestra legislación. La Ordenanza del rey Pedro de Aragón, dada en 1356, estipula ya esta previa entrega de una suma de dinero. El corso era, en efecto, como hemos dicho en otro lugar, una operación bastante fructífera por ofrecer a los particulares ambiciosos un cebo agradable, pero, al fin, un señuelo peligroso. Era, pues, también preciso que el Estado interviniese, como asimismo dijimos en la misma ocasión y con parecidas palabras, para debilitar el celo eventual del corsario y mantenerle, estableciendo reglas estrictas y severas, en el camino exacto de su misión naval.

Auxilios al corsario.—Una vez concedida la Patente, las autoridades de Marina prestaban al nuevo corsario la necesaria ayuda de personal y material para la total habilitación y efectividad del buque. Los arsenales y pañoles de la Real Armada franqueaban, pues, estos auxilios a costa y costas del peticionario hasta que la nave corsaria adquiría fuerza semejante a los bajeles de guerra.

Nueve artículos dedica la Ordenanza a esta materia. Se reputan como servicios distinguidos los hechos en acciones bélicas señaladas y se acuerda la concesión de recompensas particulares y reparto de privilegios de nobleza, pensiones, empleos y grados militares. Las gratificaciones se señalan también en función de las presas que haga (11).

(11) A título de curiosidad copio seguidamente algunos de estos epígrafes:

"Por cada cañón del calibre de a 12, o mayor, tomado en bajel de guerra enemigo, 1.200 reales de vellón.

"Por cada cañón de 4 a 12 ídem, 800 ídem.

"Por cada prisionero hecho en los buques de guerra, 200 ídem.

"Si las embarcaciones fueran corsarias, por cada cañón de a 12 o mayor, 900 ídem.

"Por cada prisionero, 160 ídem.

"En las mismas, por cada 1 de 2 a 12, 600 ídem.

"En las mercantes, por cada cañón de 12, 600 ídem.

"Por cada uno desde cuatro a 12, 400.

"Por cada prisionero en éstas, 120 ídem."

Esta gratificaciones se aumentaban una cuarta parte siempre que el buque fuera apresado al abordaje o tuviese mayor número de cañones.

Facultades de los corsarios.—Los bajeles armados podían reconocer las embarcaciones mercantes de cualquier Estado obligándolas a que presentasen su documentación, contratos de fletamentos, diarios de navegación. roles, listas de pasajeros y tripulación, etc. Podían ejercer el derecho de visita y obligarles por la fuerza si trataban de eludir estos reconocimientos.

Detenían a las embarcaciones enemigas y eran conducidos a los puertos nacionales para determinar la validez del apresamiento, tanto de la nave como de la carga. Se consideraban piratas los navíos que se hallasen sin documentación legítima o con falsedades o arbolando un pabellón distinto al suyo reglamentario.

En la actualidad, resultaría enojoso y harto difícil hacer la enumeración de los géneros que se consideraban como contrabando. Pero acometían la empresa, y en confusa barahunda reseñaban cuantas clases de armas y municiones se conocían en la época (12), y consideraban también como géneros prohibidos los comestibles de cualquier clase que fueran destinados a plaza enemiga.

Casos en que se prohibe el corso.—El artículo 35 prohibe a los corsarios que ataquen, hostilicen o apresen las embarcaciones enemigas que se encuentren en aguas o puertos aliados o neutrales.

Represas.—Las embarcaciones nacionales que habiendo sido apresadas por el enemigo fueran represadas por corsarios parti-

(12) Cañones, morteros, pedreros... trabucos... pólvora... salitre, mechas... picas, dardos, albardas, cotas... caballos con sus arneses...

culares, eran devueltas a sus propietarios después de revisados sus papeles. Más tarde se determinaría la gratificación que les correspondiese (13).

Conducta que se ha de observar con las naves detenidas.—Cuando el corsario detenía una embarcación enemiga, recogía sus documentos ("el escribano levantará acta puntual de ellos") y los guardaba en un saco sellado que entregaría al cabo de la presa para que éste lo hiciese al comandante de Marina del puerto a donde se dirigía. Al mismo tiempo cuidaba el capitán corsario de hacer clavar los escotillas de la nave detenida y sellarlas. No debía permitir el saqueo de los géneros que se hallasen sobre cubiertas, en cámaras, camarotes o alojamientos, prohibiéndose absolutamente el derecho vulgarmente llamado del "pendolaje" —actualmente disfrazado por el ingenuo vocablo de "requisas"—, el cual sólo podía tolerarse en los casos de haberse resistido la embarcación hasta esperar que fuese abordada, pero con el cuidado de evitar los desórdenes que podía producir la excesiva licencia.

Al cabo destinado para mandar la embarcación detenida se le daba noticia individual de la tripulación y del cargamento apresado que conducía custodiado y sellado. Si era posible enfilaba el puerto del armamento del corsario, y en su defecto el nacional que estuviese más cerca del paraje de la detención, con tal que hubiese en él autoridad de Marina o fuese capital de Departamento.

En el caso de ser imposible la conservación de una presa enemiga, y cuando por esta razón era preciso quemarla o echarla a pique por no haber otro arbitrio, se proveía a la seguridad de los prisioneros, "tratándolos con humanidad", para después entregarlos, en llegando al puerto, al gobernador de la plaza o Comandancia de Marina.

Sistema procesal.—El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren o remitieren a los puertos, pertenecía privativa y absolutamente a los comandantes militares de Marina de las provincias con asistencia de sus asesores e inhibición de los capitanes o comandantes generales de las provincias de las Audiencias, intendentes de Ejército, corregidores y justicias ordinarias, a quienes se prohibía toda intervención.

Pero en lo relativo a buques enemigos que por temporal u otro accidente se rindiesen a castillo, torre, fortaleza o destacamento de las costas, conocía el gobernador o comandante militar de la jurisdicción del distrito, bajo las reglas que se prescribían en la Ordenanza que comentamos.

Si las presas eran conducidas a la capital del Departamento, conocía de ellas y de todas sus incidencias la Junta establecida en ella con asistencia del auditor, y si hubiese discordia remitirían los autos al Consejo de Guerra del Rey con noticia de las partes.

Para iniciar la sustanciación del procedimiento se revisaban los papeles y documentos hallados a bordo de la nave detenida para declarar su legitimidad. Si de este examen resultaba válida y reglamentaria dicha documentación, se ponía a la nave "incontinente en libertad sin causarla el menor gasto, pues es mi voluntad que no se le cobre derecho alguno de ancorage, visita de sanidad y demás a que pudieran estar sujetos los demás buques de comercio".

Podía ocurrir que el corsario apresado no estuviese satisfecho de la declaración del comandante militar de la provincia y quisiese seguir la instancia; en este caso la Ordenanza estipulaba que se le admitiera la demanda, precediendo la competente fianza que debía dar a satisfacción del capitán apresado antes de comenzar los autos "para responder a éste de los daños y perjuicios que por razón de estadías, averías y deterioración del buque y de la carga, pérdida de tiempo y fletes y demás ocurrencias, reclamase contra dicho apresador después de confirmada la primera sentencia dada sumariamente en vista de los papeles recogidos".

Estos perjuicios, con las costas del proceso, los debía pagar el corsario al capitán apresado antes de su libre salida del puerto.

(13) La mitad del valor de la presa si la represa ocurrió en el término de veinticuatro horas.

En el caso que por dicha sentencia sumaria se declarase legítima a la presa, se procedía a justificar las causas que intervinieron para hacerla, oyendo a las partes en juicios contradictorios, el cual se había de sustanciar y determinar en el preciso plazo de quince días, sin admitir bajo ningún pretexto las pruebas de nuevos papeles y documentos, que aunque estaban expresamente prohibidos por otras Ordenanzas, se solían introducir a veces en esta clase de juicios bajo el especioso título de "comprobantes".

En un artículo (14), la Ordenanza prevía el recurso de apelación. "De las sentencias de los comandantes militares de los puertos—dice—podrán apelar las partes a la Junta de Departamento y de ella a mi Consejo de Guerra o bien a este mismo tribunal, en derechura, según más le conviniese." Este mismo derecho podían ejercer en apelación de las sentencias dadas, en primera instancia, por la Junta Departamental; pero de las que se cumplieron en el primero de los Juzgados sin apelación, era necesario que el comandante del puerto diera noticia a dicha Junta con remisión de los autos para su archivo en la Contaduría del Departamento.

También ha previsto la comentada Ordenanza las circunstancias de que algún empleado o individuo que goce sueldo de la Marina exija, al socaire de su destino, estipendios o contribución por las diligencias judiciales que efectuó. En este caso sufrían la pena de confiscación de los emolumentos recibidos y la privación de su empleo.

Como acabamos de ver por todo lo referido, una Ordenanza aislada del copioso documental legislativo que España ha dictado a lo largo de su Historia, dedicó atención a la reglamentación del corso por cauces morales y jurídicos. Señalando con sumo cuidado el funcionamiento de su institución en defensa de los intereses nacionales y declarando el sistema de sustanciación de los procesos relativos a las presas, determinando su mayor rapidez "a fin de que su atraso no embarace a mis Vasallos la continuación del Corso, o de saliente a los que quieran emplearse en tan importante objeto".

(14) El 27.

CAPITULO VIII

PREMISAS DEL CORSO ESPAÑOL

1. Justificación basada en la historia y en la política.

Acabamos de ver en el capítulo anterior profusas y profundas huellas del corso español, a quien se dedicó extensa atención por parte de nuestros estadistas y hombres de gobierno. Pero la mayor parte de los principios legales que se dictaron, principalmente en el aludido siglo XVIII, y los muchísimos armamentos en corso que se hicieron al amparo de tales disposiciones, estuvieron fundamentados en el deseo vehemente—histórico y político a la vez—de destruir el comercio de Inglaterra, ya que éste era el medio de hacerles más sensible la guerra con más pérdidas para ellos y más ventajas para nosotros.

Efectivamente, nadie ignoraba entonces, y nadie duda ahora, que es el comercio una de las bases vitales de las naciones, el fundamento de su prosperidad y poder, la riqueza de sus individuos, la opulencia de sus ciudades y puertos, el desahogo de sus gobernantes en las difíciles coyunturas estatales y el mayor sostén de las guerras.

Por ello, una vez logrado el aniquilamiento del comercio inglés por los corsarios españoles, surgiría en Inglaterra la falta de todo lo expuesto en el párrafo anterior, aumentándose las deudas hasta el extremo de producirse una quiebra nacional, no pudiéndose continuar los gastos de entretenimiento de sus tradicionales poderosas escuadras.

Pero es que estas consideraciones cobraban aún mayor importancia a los ojos de nuestros políticos de aquel momento, ya que simplemente, y con la ingenua fuerza de los argumentos geográficos, situaban a las islas británicas "en medio de las aguas, sin otras minas, viñas ni olivares que su comercio y fábricas; *cortado* en el día el de España y el que por esta vía disfrutaban de nuestras Américas..."

Ante el hecho evidente de que Inglaterra habría de sostenerse con el comercio de Levante (1) y con el que deseaban hacer con Portugal (2), era preciso producir su fulminante colapso por medio del corso. Así lo reconoció e hizo nuestra vecina del otro lado pirenaico desde el siglo XVII y así vemos en la Historia Metálica de Luis XIV cómo se numeran y relacionan los muchos navíos que Francia apresó a ingleses y holandeses en el curso de la guerra que terminó en 1697 merced al aumento notable de armamentos en corso. Al comienzo del siglo XVIII, los corsarios franceses apresaron, en menos de dos años, 520 navíos de Inglaterra, cuyo valor fué reputado en 203 pesos cada uno, y siendo el valor total una cifra superior a los 10 millones de pesos, lo que dió motivo a que un miembro del Parlamento inglés, en una sesión de 1704, protestase enérgicamente de tales hechos, haciendo notar la urgente necesidad de armar escuadras que asegurasen la navegación británica.

Y así ocurrió... Y de ello, los españoles tenemos dolorosa impresión.

Nuestros gobernantes—ya lo hemos señalado—estudiaron tales circunstancias y sacaron sus consecuencias.

Los reyes de Francia, en todos los tiempos, con el empeño de facilitar el empleo del corso contra los enemigos de su Corona, en vez de emplear las tripulaciones de sus buques reunidos en "Armada gruesa", consiguieron en las campañas bélicas tres cosas favorables: la primera, les facilitó el valor traducido de las

(1) Por lo que lo tendría que costear España totalmente con las naturales dificultades.

(2) Costeando Cantabria y Galicia.

presas hechas después de enriquecerse sus vasallos; por la segunda, se inferían graves daños a tales enemigos, y por la tercera, se excusaban o se ahorraban de gastar los tesoros que se requerían para los armamentos oficiales, las más de las veces sin provecho.

España, aunque no se hallase en un caso de análogo fomento corsario, porque tenía pocas embarcaciones de utilidad para el corso y necesitaba las de línea y su marinería para vigilar y guardar sus dilatadas costas así como sus dominios de América, podía, sin embargo, facilitar otros alivios que fomentasen extraordinariamente el número de sus armadores privados, obteniéndose, además de las ventajas expuestas, un gran aumento de marinería habilitada, pero valiente y aguerrida, de que pudiera echarse mano en ocasiones urgentes que obligasen a hacer navegar en un rápido plazo una gran armada con facilidad de trasladarse de unos Departamentos a otros con seguridad y mediante la ligereza de las embarcaciones corsarias con buen armamento y todos sus pertrechos a punto.

2. Validez primaria de las Ordenanzas.

Con el mayor rigor se celó siempre por el puntual cumplimiento de las Ordenanzas de corso, cuyos textos se iban superando lentamente, pero con acierto, especialmente en la parte referente a la legitimidad o ilegitimidad de las presas, cuya declaración se exigía se hiciera antes de las veinticuatro horas, y procediéndose sumariamente en los juicios de ellas. Y en el momento de esta declaración, las Ordenanzas prescribían que se apartasen, para que no interviniesen en ella de ninguna forma, las autoridades de Marina, auditores y escribanos, dejándose, por el contrario, el cuidado de las incidencias que surgiesen durante la venta y el reparto en manos de un ciudadano honrado e idóneo en materias del comercio, que fuere elegido a entera satisfacción del armador y dotación del buque corsario.

Unicamente en el caso de que de dicha partición resultasen diferencias que no pusieran de acuerdo, lógicamente, a las partes interesadas, podía la autoridad de Marina tomar conocimiento e intervenir en nombre de ellas. Así lo determinaban expresamente las Ordenanzas cuando señalaban que sería de su inspección "intervenir con los interesados en la custodia de las presas y sus efectos hasta la determinación de su legitimidad".

También estos textos legales del corso español que comentamos hacían conocer a tales autoridades de todas las pretensiones y pleitos que resultasen de la partición, con presencia de los convenios que firmasen los armadores y su dotaciones; pero nada decían ni hemos llegado a ver Ordenanza antigua que prescribiese el que después de ser declarada como buena una presa, hubieran de seguir actuando tales funcionarios en su inventario y venta. Es más, existen, por el contrario, dos Reales cédulas, de 12 de julio de 1657 y 25 de agosto de 1659, que expresamente prohiben tal intervención, lo que hace ser más imparcial, popular y flexible el enjuiciamiento del corso español.

Pero las Ordenanzas se mostraron siempre rotundas en lo referente a considerar como buena presa aquella embarcación de comercio que no se sujetase al reconocimiento del corsario y que hiciere fuego por el contrario. Y al mismo tiempo señalaba, con objeto de que nadie se llamase a engaño ni les valiese el pretexto—vulgar, pero muy utilizado—de que habían hecho tal defensa ante el temor y la sospecha de "que fuesen moros", hecho imposible si un corsario español había arbolado su bandera, asegurándola orgullosamente con la fuerza incuestionable de sus cañonazos...

Ya es sabido que España, unida a los destinos bélicos de Francia por los repetidos "Pactos de familia", tenía que armonizar con ella sus operaciones y movimientos navales. Así, se acordó que Francia admitiría en sus puertos—de los dos mares que besan sus dos caras de Dios Jano—a nuestros corsarios, así como a las presas que éstos hicieren, pudiendo permanecer en los mismos todo el tiempo que necesitasen, y teniendo libertad de tránsito y salida.

Las ventas de las presas podían hacerse incluso sin abonar más derechos que los análogos que satisfacían los propios corsarios franceses que, a la recíproca, obtenían iguales ventajas en nuestras costas.

Estas mismas providencias se adoptaron en los dominios del Reino de Nápoles, y en cuanto a las que habían de observarse en Portugal recibían siempre los corsarios, a su tiempo, las correspondientes instrucciones, que en realidad poco diferían de las generales que conocemos.

3. Forma de evitar dilaciones burocráticas.

Otra de las bases fundamentales en las que se asentaban el corso español era aquella advertencia o modalidad, que se ponía en práctica, para que no se dictasen los trámites preparatorios del armamento en corso o aquellos otros, en fase posterior, que se referían a los pleitos sobre jiras corsarias.

Era natural, por lo tanto, que en toda la legislación de la época áurea del corso se atendiese a tales extremos y se contase el abuso introducido por los escribanos y "gente de pluma" de suponerse los únicos funcionarios encargados de la admisión de fianzas, de las que deducían beneficios, hasta el límite de que con tan especioso pretexto obtenían una regular cantidad de doblones sin sujetarse a aranceles, pues ya lo previeron las Ordenanzas cuando en ellas se señalaba claramente que "el Intendente o Ministro del parage donde se hiciese el armamento es el que ha de recibir del armador la fianza que debe dar, de hacer frenar buena guerra, y de que no hará daño a Vasallos amigos y confederados de esta Corona, que navegasen o comerciasen"...

También en la Real adición de 30 de agosto de 1739 se repetía que dicha fianza había de entregarse a satisfacción del mi-

nistro con quien se trataba el armamento. Y en la Orden general que expidió en igual fecha el infante almirante general, para hacer el corso contra Inglaterra se dejaba a la determinación de los intendentes de Marina el valor y calidad de las fianzas.

En virtud de tal disposición, el intendente don Francisco de Varas, en una Instrucción que dió muy detallada sobre esta cuestión del corso en 21 de enero de 1740, regulaba el valor de dichas fianzas por el porte de las embarcaciones que se armasen en corso.

Ya hemos señalado en otros anteriores lugares de este libro que en la instancia que presentaba el armador había de aclarar asimismo el concepto de las fianzas abonadas que ofreciese, y que previa la conformidad del Ministro de la Provincia respectiva se le entregaba la oportuna patente; pero eran los intendentes quienes únicamente recibían y regulaban la cantidad de las fianzas, teniendo en cuenta, repetimos, la mayor o menor entidad de la embarcación que se iba a dedicar al corso.

Sin embargo, a los auditores, escribanos y alguaciles se señalaba una gratificación fija de 3 ó 4 doblones por cada presa, diese mucho o poco que hacer "en lo jurídico", en lugar de que percibiesen los derechos de arancel por cada diligencia. Así se entendía que se empleaba el mejor medio para evitar el que diesen tanto tiempo los pleitos de presas y que se emprendiesen muchos menos.

Hablan los viejos papeles de nuestros archivos navales que muchos de los principales armadores de las guerras del XVIII se lamentaban de los perjuicios que sufrieron "con lo mucho que les chuparon los Escribanos" con el pretexto de las fianzas o de su pretensa intervención en descargas, ventas o repartos de presas. Por otra parte, los propios corsarios, aburridos de tanta dilación en los trámites burocráticos y de tan sospechosa tardanza, abandonaban a veces tales pleitos e iniciaban sus correrías en pro de negocios que obtuvieron más rápido y afortunado final...

Y una lamentación de éstas que amarillea en esos viejos documentos del pasado quiero sacar a relucir ahora, porque a fuer de sincero y de modesto, pero de veraz investigador, he encontrado en ella el germen de muchos errores que las Ordenanzas quisieron subsanar. Que ninguno de mis lectores se extrañe, por lo tanto, de que en los párrafos que subsiguen se viertan conceptos dudosos sobre la actitud de los auditores del siglo XVIII, y vean, por el contrario, en la portada de este libro, campeando bajo el nombre del autor, un título que lo emparente profesionalmente con ellos dentro de la gran familia jurídica de la Marina española.

Parece ser, según estas protestas, que como había muchos y diferentes asuntos que atender en las capitales departamentales y otros lugares de la costa a donde arribaban los corsarios, y eran también muchas las presas que éstos efectuaban, venían a ser los escribanos, auditores "y demás que danzan en lo jurídico los que tenían la principal intervención, promovíanse litigios, dilatábase el curso de los de unas Presas con los de las otras, y lo que es más aún, después de declarada jurídicamente por buena una Presa, continuaban los mismos Escribanos, Auditores y Subdelegados en la venta y reparto reduciéndolo todo a Pregones, notificaciones y diligencias jurídicas, con que sacaban mucho dinero a las partes, se dilataban forzosamente las ventas por que no podían atender a un tiempo a todas las Presas; perdían los interesados las ocasiones favorables de la salida de sus efectos, se deterioraban éstos en los Almacenes, crecía el gasto de sus alquileres y de la Manutención de los numerosos equipajes de las Embarcaciones corsarias que se detenían a coger el fruto de sus trabajos antes de volverlos a continuar al mar, y resultaban otros diferentes abusos y perjuicios con que fué calmado el vigor de los armamentos, y se produjo en vez de aumento la decadencia notable que se experimentó en el Corso; porque aunque se hacían al principio muchas Presas, y algunas de valor, entre Escribanos, Asesores, reconocedores, tasadores y demás manipulantes se iba la mayor parte, y en la manutención de la gente en las detenciones expuestas, de forma que algunos no podían costear

los gastos del armamento, en vez de sacar la utilidad correspondiente a los riesgos y trabajos del Corso" (3).

Hasta aquí la aguda queja del armador corsario, cuyo nombre no nos ha sido posible descubrir; pero rompiendo una lanza en honor de tan denostados servidores de la justicia militar, debemos añadir—ya por nuestra cuenta, aunque sigamos basándonos en pruebas documentales—que el mal apuntado era *general*, como inéditamente vamos a ver, y que tampoco estaban muy limpios de culpa los lamentadores...

En efecto, en la *Colección Navarrete,* tan utilizada ahora por nosotros, se relata un curioso hecho acaecido en un puerto de la provincia gaditana—sin señalarse cuál—por lo que se comprueba esa desaprensiva actitud a que aludimos. Habiendo llegado a tal puerto un corsario con una presa que transportaba 43 quintales de bacalao en un tiempo inmediato a la Cuaresma y de gran escasez de tal alimento, se comenzó a pregonar la mercancía para su venta en la puerta de la Aduana, llegándose a ofrecer y a dar la cantidad de 9 pesetas por quintal. El intendente general de Cádiz (que ya hemos citado anteriormente), don Francisco de Varas, llevado de su deseo de aliviar la situación del pueblo y de las numerosas Comunidades religiosas que en él vivían, llamó a los armadores y dotación del corsario, "haciéndoles una arenga a favor del común, y con sus dulces palabras los persuadió a que dexen el Bacallao por el bajo precio de 30 reales de peseta, ofreciendo atenderlos y protexerlos con su autoridad y facultades en otras cosas" (4).

Este era el ánimo de nuestro buen funcionario, y parece ser que, en efecto, se hizo la distribución del bacalao a dicho precio, valiéndose de papeletas o vales que despachaba el Juzgado de Presas. Pero... esta providencia degeneró tanto en la práctica por los funcionarios subalternos que se transformó el reparto en un negocio de monipodio o "estraperlo" de la época, a cargo de los

(3) Colección Navarrete, volumen XI.

(4) Colección Navarrete, volumen citado.

"dependientes de Marina, Escribanos, Lacayos del Intendente y demás que lograron papeletas, que con una mano las tomavan y con otra las beneficavan por el duplo a los Montañeses de las tiendas —todavía hoy se siguen llamando, y con razón, montañeses a los comerciantes de ultramarinos establecidos en Cádiz—, que fueron los que cargaron con el Bacallao, y lo bendieron después a crecidos precios para este pueblo y los de tierra adentro" (5).

No se logró, por ende, aliviar al común, como pretendía justamente Varas, el intendente, y de tal culpa muchos habían de responder. Porque, a veces, ya es sabido que los corsarios apresadores no podían mostrarse muy ufanos de la legitimidad de sus presas, y esta determinación que debían hacer los auditores "y demás gente que danzan en lo jurídico" forzosamente se vería influída por el origen incierto de tales presas. Bien es cierto que un caso particular y aislado, una simple excepción, puede confirmar una regla, y así—sin tratar de defender una conducta rayana en lo delictivo—las diligencias judiciales en los pleitos de presas pudieran alguna vez no ser correctas.

Por otra parte, los hechos históricos, con toda la enorme fuerza de su realidad, nos enseñan que los armamentos de corso en España siguieron aumentando y nunca se prescindió de la participación activa de los auditores para determinar jurídicamente, y con arreglo a las Ordenanzas pertinentes, la legitimidad o la ilegitimidad de las presas. Sin embargo, en ese siglo XVIII, de tanta actividad corsaria, se observaron con todo rigor diferentes reglas, de las que estamos hablando a lo largo de este capítulo VIII, relativas a los puntos "neurálgicos" del problema, fianzas, gratificaciones según arancel y sustanciación rápida de los juicios de presas.

4. Concesión de derechos a los corsarios.

Como es lógico comprender, esta premisa del corso español era la más importante de todas, constituyendo su inclusión en el

(5) Colección Navarrete, volumen citado.

fondo y en la letra de las Ordenanzas un verdadero banderín de enganche para los corsarios. Pasemos, pues, a tratar, aunque no sea con demasiada extensión, de tales derechos.

De las ventas que se hacían de las presas se exigían solamente en las Aduanas los derechos de comercio con regular moderación, sin extorsionarlos y sin nuevos derechos de habilitación, que ya se suprimieron definitivamente por Real orden de 10 de abril de 1748.

Las Ordenanzas españolas de corso concedían también a los corsarios exención del pago de servicios de "ancorage", capitán de puerto y demás señalados por el Almirantazgo. De esta forma, se hacía extensión a las embarcaciones corsarias y a sus presas de los privilegios que se concedían a los barcos de Su Majestad o "fletados de su Real cuenta", e incluso se les hacía gozar de las correspondientes exenciones militares.

Se les relevaba asimismo del pago de alcabalas para los buques apresados que vendiesen para armarlos en corso, con tal de que realmente se fomentase de tal modo su armamento.

También se facilitaba a las embarcaciones que se dedicaban al corso, y a cargo de los Reales Almacenes o Pañoles, de todos los elementos necesarios para practicarlo, tales como pólvora, municiones, saquillos de metralla, frascos de fuego, etc., procurando que su aprovisionamiento, hecho por disposición del comisario general de Artillería de la Armada, fuese completo y suficiente. Así, y basándose en la experiencia, nuestros corsarios estaban provistos de todos los artificios necesarios para su defensa y sus ataques.

Por vía de empréstito, los Reales arsenales facilitaban los "cañones, pedreros, esmeriles y aun armas blancas" que hiciesen falta a los corsarios, ya que en los almacenes particulares no se encontraban o a unos precios excesivamente elevados.

Una curiosa sugerencia, aunque no observada oficialmente en la práctica, nos presenta el caso solicitado por algunos corsarios para que a los condestables y otros individuos de las brigadas de Artillería de la Armada que gozasen en sus casas el sueldo y condición de inválidos, se les permitiese emplearse como cabos de Artillería en las embarcaciones corsarias, sin quitarles mientras tanto tales sueldos de inválidos. Indudablemente, tal sugerencia era acertada, pues de su aceptación se deduciría una mayor eficacia en los combates por la pericia y costumbre en el manejo de las armas que tenían los expresados inválidos.

Con respecto a los muchos ardides y estratagemas que empleaban—principalmente los ingleses—cuando eran visitados por nuestros corsarios, se dieron también pertinentes instrucciones a éstos para evitar así el que disfrazasen el comercio que hacían bajo banderas neutrales y aminorar los pleitos y juicios de presas, tan abundantes en época de guerra. Regularmente los corsarios, por su origen, no tenían toda la instrucción e inteligencia que se requerían para efectuar el derecho de visita, discriminando, acertadamente, sobre los legítimos y los supuestos documentos; hacer las combinaciones, reflexiones, preguntas y repreguntas conducentes a averiguar la naturaleza de tales papeles, de la embarcación y de su carga; por eso, se conducía al puerto más próximo del corsario captor y aquí se determinaba su detención o libertad con arreglo a las normas procesales de rigor.

Para fomentar los armamentos en corso se preferían las embarcaciones, ligeras y fuertes, de los particulares, que las embarcaciones de comercio neutrales para efectuar los transportes, tanto los que fuesen por cuenta de la Real Hacienda como los del asentista. A este respecto se tenían presentes las fundadas razones que contenía la Orden de Su Majestad de 6 de noviembre de 1742, con la que se evitaron grandes perjuicios en el fletamento de neutrales, como los que se suscitaron en el caso de un capitán francés llamado Pedro Gausen, y que motivó otra Real orden de 11 de diciembre del propio año.

Por último, en la cuestión relativa a la manutención de los prisioneros que hicieren los corsarios, las disposiciones legales se mostraron contradictorios, aunque en realidad, y en beneficio del corso, se procuraba distribuirlos rápidamente entre los navíos armados ("Vajeles de guerra de Su Majestad"), donde se les indu-

cía "a que tomasen partido", según se mandaba en la Orden del Almirantazgo de 14 de septiembre de 1739.

5. El curioso derecho del "pendolage".

Al comentar en el capítulo anterior la Ordenanza de Corso dada en la villa de Cebolla por el rey Carlos IV, ya aludimos a esta curiosa institución del "pendolage", que en los tiempos actuales traduciríamos por *requisa* o más acertadamente por botín o... saqueo.

Muchos fueron los perjuicios que se causaron en las guerras del siglo XVIII por esta excesiva licencia que se atribuían los corsarios en ese "pendolage" de las presas. La mayoría de éstas se perdían totalmente antes de llegar a puerto por el hecho de haberles quitado en la mar los elementos indispensables para la navegación y los de su armamento, con lo que se daba lugar a que fuerzas superiores del enemigo acudiesen prontamente y recuperasen las presas causando notables pérdidas. Una, muy sensible, fué la ocurrida en 1760, cuando después de la captura de una presa inglesa hecha por unos jabequillos corsarios españoles, y cuando los tripulantes de éstos se encontraban entretenidos en "pendolear" sobre la cubierta y camarotes, entablándose también entre ellos sangrientas disputas, llegaron dos fragatas de guerra inglesas y a cañonazos recuperaron la presa, llevándosela a Gibraltar.

Para evitar tales desmanes, que trastornaban la buena marcha de los armamentos en corso, las Ordenanzas prohibieron rotundamente tal derecho de "pendolage", señalando grandes penas a quien vulnerase la prohibición. Y para evitar, no obstante, los muchos pleitos que pudieran plantearse entre los armadores y los tripulantes de las embarcaciones corsarias, se ordenó que los ministros de Marina de las provincias formasen las listas de dichas embarcaciones con toda la claridad y exactitud convenientes, poniendo en el asiento de cada una la cantidad que se regu-

laba para el reparto de presas, la anticipación que hubiese recibido y con cuál condición, las presas que rindiesen y los porcentajes que percibiese o que tuviese que percibir por no estar declarados. De este modo, los respectivos ministros tenían a su alcance todo lo necesario para hacer justicia en las pretensiones de reparto a armadores y tripulación sin que éstos se empeñasen en promover litigios.

6. Resumen de atribuciones.

En los aludidos documentos de la *Colección Navarrete* (6) hemos encontrado uno muy interesante, fechado, sin firmar, en Cádiz el 1 de febrero de 1762, en el que a manera de proyecto de Ordenanza se sugería la conveniencia de que el rey destinase una persona "de carácter bastante, en quien concurriesen todas las buenas partes de intelixencia, integridad, desinterés, actividad y celo", para que en calidad de inspector, director o superintendente del Negociado de Corso, y bajo las órdenes directas del secretario del Despacho de Marina, se emplease todo el tiempo que durase la guerra (contra Inglaterra) en visitar—para el fomento del corso—los principales puertos de las cuatro costas que rodean a España y observando cuidadosamente las siguientes normas que constituyen las atribuciones relativas al corso, cuyo resumen hacemos a continuación:

1.ª Protección a los corsarios, haciéndose guardar los privilegios reseñados en el cuerpo de este capítulo.

2.ª Fiel observancia de las Ordenanzas y demás disposiciones legales sobre el corso y presas.

3.ª Instrucción adecuada de ellas y de los tratados o convenciones que se suscriban con otras naciones a cargo de los ministros, auditores y escribanos de Marina, y de los mismos capitanes corsarios, dándoles a éstos para su gobierno copia de la Ins-

(6) Volumen citado en la nota (3) de este capítulo.

trucción de Advertencias para el reconocimiento de los instrumentos de navegación y carga de las embarcaciones extranjeras.

4.ª Averiguación de la conducta de todos los empleados en el Negociado de Presas por medio de informes reservados de los vecinos de mejor fama y opinión de los puertos.

5.ª Examen de los autos en los juicios de presas, haciendo las prevenciones correspondientes a los ministros que debían dar las sentencias, "las que habían de correr sin novedad como disponen las Ordenanzas, a cargo de los ministros de providencia con apelación a los intendentes y de éstos al Consejo Supremo de Guerra".

6.ª Informar a la Corte todo cuanto fuese conducente al mayor fomento de corso.

7.ª Comunicar a los corsarios más principales cuantas noticias reservadas se tengan en la Secretaría de Estado sobre los navíos extranjeros de comercio, con expresión de sus portes y demás elementos, así como todas las materias y productos que constituyan la carga.

8.ª Seguir correspondencia con los ministros de todos los puertos de España pidiéndoles todas las noticias conducentes a formar, con la exactitud debida, un libro de cuantos armamentos y presas se hiciesen.

Por lo tanto, en la elección del expresado inspector estaba, en mi concepto, el complemento de todas las razones expuestas en este capítulo y el medio más seguro de que tuviesen efecto las Ordenanzas reales; promulgadas para fomentar los armamentos corsarios.

CAPITULO IX

INTRODUCCION DEL PROCESO DE PRESAS

1. MÉTODO QUE DEBÍA SEGUIRSE.

Como es natural, lo primero que se hacía era poner, como cabeza de todas las actuaciones, el memorial o instancia del apresador, en la que se hacía la relación de los hechos y se pedía después la declaración de la presa.

Figuraban luego las declaraciones del capitán y tripulantes de la embarcación apresada, que debían firmar todos al pie de las mismas, así como el ministro que les hacía el interrogatorio. Firmaba también el intérprete si se utilizaban sus servicios.

A continuación, y debidamente foliadas o paginadas, se unían las declaraciones de algunos de los tripulantes de la embarcación corsaria apresadora con sus firmas y con la del ministro.

Después se incorporaban los pasaportes, patentes, pólizas de cargamento, cartas y demás documentos que se encontrasen en la embarcación apresada, cosiéndose a los autos con sus respectivas traducciones.

Ejecutadas estas diligencias, se citaban a las partes para que hiciesen sus alegaciones en forma análoga a lo dicho en los anteriores párrafos.

Inmediatamente, y sin nuevas diligencias, el ministro pronunciaba su sentencia, que se notificaba a los interesados, y tanto la sentencia original como las notificaciones se unían asimismo a los autos.

Como puede advertirse, la instrucción de un proceso de presas no podía ser más sencillo, si bien éste se complicaba algo, cuando era preciso continuarlo con arreglo a derecho, en el supuesto de que alguna de las partes se considerase agraviada por la sentencia.

En tal caso, interponía un recurso de apelación ante la autoridad sentenciadora y ésta la citada para que compareciese en un término competente a seguir su recurso. Esta providencia se hacía constar también en autos.

Si no se originaba la apelación se procedía inmediatamente a la ejecución de la sentencia, y a la venta de la presa enjuiciada, con arreglo a las formalidades necesarias. Como siempre, estas resoluciones figuraban en los autos, y una vez conclusa su instrucción se archivaba con carácter reservado en el Registro de la Chancillería del Consulado para que en todo tiempo pudiese constar lo actuado.

CAPITULO X

LA PIRATERIA

1. Su definición.

Se comprende de un modo general, bajo el nombre piratería, aquella expedición armada o empresa por mar con un fin lucrativo y sin tener la autorización del Estado. Esta palabra de pirata, etimológicamente viene del griego *πειραν*, que significa "correr la suerte" o "intentarla".

Si de todos modos queremos encajar a la piratería en la órbita de los elementos beligerantes, como acabamos de situar a los corsarios, es necesario que previamente señalemos sus elementos constitutivos. Vayamos a ello.

La piratería supone, en primer lugar, que exista un barco en el cual su tripulación o sus pasajeros se entreguen a actos de violencia criminal respecto a bienes y a personas, tales como ataques a barcos, raptos o asesinatos de personas, robo total o parcial de su cargamento. El primer acto del pirata es suficientemente característico, aunque no posea el "animus furandi o lucrandi', es decir, el espíritu de lucro. Los autores están disconformes sobre este particular, pero sin razón, ya que la actividad del pirata encierra normalmente esa intención lucrativa. Es preciso además que el crimen o delito sea materialmente consumado: el mero deseo de dedicarse a la piratería no puede ser tenido en cuenta. El supuesto pirata debe armarse y proveerse de me-

dios ofensivos con el fin de que no se trate como pirata a un barco cuya documentación de a bordo no exista o sea falsa o equívoca.

El segundo elemento de la piratería consiste en que debe amenazar la seguridad comercial general y no tan sólo la de un país aislado o un buque, así como tampoco se puede considerar como pirata al barco de insurrectos políticos que en la única calidad de rebeldes contra un Gobierno o un sistema de ideas tratan de combatirlo para conseguir su derribo. Por eso, el llamado Gobierno de la República española (1) publicó tendenciosa y equivocadamente un decreto de Marina según el cual el crucero nacional "Almirante Cervera" debía ser considerado como pirata, pudiendo ser detenido y capturado en alta mar o en un puerto y su dotación sería juzgada conforme a las leyes internacionales que castigan la piratería con arreglo a la legislación penal del país que hiciese la captura. Pocos días después (2), el iluso "Gobierno" declaraba piratas a los gloriosos "España" y "Velasco".

El tercer elemento de la piratería es el de que los actos constitutivos de ella deben realizarse en la mar, especialmente en los espacios denominados "Alta mar" para no caer bajo la sanción jurisdiccional de un Estado determinado.

2. Breve resumen de su historia.

La historia de la piratería es tan antigua como la de la misma navegación. Los anales de la Grecia remota y los de Roma están llenos de sus hazañas. Ya en el año 67 antes de Jesucristo, grandes esfuerzos fueron hechos para reducir esta plaga, y a Pompeyo se le confiaba el mando de una importante flota de quinientos barcos y un ejército de 120.000 hombres para perseguir a los piratas del Mediterráneo (3). Más tarde hicieron su reparación coincidiendo con la instalación de los partidarios del profeta Mahoma en las orillas africanas e ibéricas, y más tarde las repúblicas italianas emprendieron la lucha contra tal azote instituyendo su célebre "Officium Robaria", de Génova (4), con un cofre o urna llamada "Salvaterra", destinada a recibir las denuncias y quejas de los afectados con la expoliación. La Hansa y las potencias marítimas de Inglaterra y Holanda no tuvieron reparos, sin embargo, en comerciar y tratar con los berberiscos y piratas argelinos.

(1) *Gaceta de la República*, con fecha 27 de julio de 1936.

(2) Decretos presidenciales (!) de 15 de agosto de 1936.

(3) Philipson, *The international law... of ancient Grece and Rome*, 1911, páginas 65 y 370.

En 1681, Luis XIV envía a Duquesne para que destruya los nidos de los piratas de Argelia. Después de la conquista de Africa del Norte por Francia, la piratería merodea por el Mediterráneo y poco a poco va desapareciendo de estas regiones, que empiezan a ser colonizados por los países europeos de España, Italia y Francia.

En épocas recientes (de 1920 a 1922) se han señalado casos de piratería en el Mar Negro por parte de buques bolcheviques de la U. R. S. S. Y en los años contemporáneos se ejerce todavía por los mares angostos y costeros del Asia oriental (sobre todo el Mar de la China), aunque se nota, sin embargo, una gran tendencia a su desaparición, habiendo contribuído a ella la influencia rigurosa del Derecho Internacional, que consideró siempre a la piratería como un crimen y a los piratas como sujetos a proceso y sanción de cualquier Estado beligerante.

3. Su condena por el Derecho de Gentes.

Considerándose la piratería como un delito contra el Derecho de Gentes, es natural que los buques oficiales y regulares de todos los Estados estén capacitados para perseguir a los piratas y que la jurisdicción del captor—cualquiera que sea—tenga competencia para juzgarlo. Esta tarea de la persecución y del apre-

(4) De Mas-Latrie, *L'Officium Robaria à Gènes au Moyen-Age*, 1892, página 267.

samiento no será asumida, generalmente, más que por aquel buque de guerra o asimilado. No obstante, podría ser válidamente ejercida por quien no ostentase tal categoría, como sucedía en Francia en 1825 en virtud de una ley que autorizaba dicha persecución a los buques mercantes.

En la persecución, el buque policía puede entrar incluso en las aguas territoriales extranjeras en nombre del servicio público internacional que ha tomado a su cargo. Si la captura tiene lugar en tales aguas, la cuestión se limita a resolver quién es el Tribunal competente para juzgarla. Antes de proceder contra un pirata, el barco perseguidor se asegurará de la condición real del buque, después lo capturará y lo conducirá a un puerto cualquiera para su juicio. Unicamente en los casos de legítima defensa, o en los que esté habilitado el perseguidor para llevar a cabo, y a bordo, las leyes del procedimiento militar, el captor podrá proceder de otra manera, pues ya es sabido el tradicional principio, del que se honra la civilización, de que toda ejecución de sentencia debe ir precedida de un proceso o juicio.

El pirata, teniendo la categoría de delincuente, no ha adquirido la propiedad de las cosas que haya podido tomar temporalmente; estas cosas no pueden ser, por consiguiente, objeto de una transferencia en beneficio del captor, quien deberá restituir al que originariamente fué despojado de las mismas, con excepción de alguna parte, que puede quedar en sus manos a título de recompensa y como indemnización de sus gastos. Esta especie de prima, llamada en la técnica francesa "Droit de recousse" o "derecho de auxilio", es el recuerdo atenuado de aquella antigua regla que quería que el captor se convirtiese en propietario de todo lo que había robado el pirata. Era ésta una medida estimulante y muy hábil en un tiempo que la piratería florecía brillantemente. Pero desde el final del siglo XVII se tomó como axioma la frase "pirata non mutat dominium", es decir, la actividad del pirata no modifica el dominio, y en los siglos siguientes varios tratados confirmaron el principio de la restitución (5).

(5) Como el franco-danés de 23 de agosto de 1742, el americano-sueco de 3 de abril de 1783, el franco-inglés de 26 de septiembre de 1786, el franco-americano de 30 de septiembre de 1800, el franco-boliviano de 9 de diciembre de 1834, el franco-venezolano de 25 de marzo de 1843, el franco-guatemalteco de 8 de marzo de 1848, el franco-peruano de 9 de marzo de 1861, el ítalo-americano de 26 de febrero de 1871, etc., etc.

Se ha intentado asimilar al pirata con el buque que hace la trata de negros o de "coolíes" (6). Sin embargo, estos actos, por odiosos y reprensibles que puedan ser, no entran en la categoría de atentados a los intereses generales de las naciones civilizadas. Asimismo se quiso considerar como piratas a los barcos beligerantes que violasen las reglas de Derecho Internacional fijadas en el Tratado de Washington de 6 de febrero de 1922, relativas al ataque, captura y destrucción, en tiempo de guerra, de los barcos mercantes o los de guerra o submarinos. Esto es lo que se ha dado en llamar "falsa piratería", aunque Gidel se opone.

Por último, se admite de manera general que se pueden tratar como piratas los corsarios que no actúen conforme a las reglas del Corso marítimo.

4. Caso del corsario asimilado a pirata.

He aquí brevemente enumeradas las principales hipótesis en que un corsario irregular puede ser considerado como pirata:

1.ª Cuando el barco pirata no posea patente.

2.ª Cuando continúa su actividad corsaria después que haya expirado el plazo que se le marcó en su patente, o si la guerra ha terminado, o si dicha patente le fué retirada.

3.ª Cuando el corsario ha aceptado dos o más patentes de distintos beligerantes (7).

(6) Convenios de Londres de 20 de diciembre de 1841 y anglo-alemán de 29 de marzo de 1879.

(7) Nuestro insigne tratadista clásico Abréu, en su *Tratado jurídico-político*, etc. (vid. nuestro Indice bibliográfico general) y en el cap. XII, páginas 151 a 155, estimaba que no debería reputarse como legítimo corsario el que para este efecto haya obtenido, además de la licencia de su Soberano,

4.ª Cuando el corsario se apropie ilegal y directamente, en su beneficio propio, de barcos y cargamento.

5.ª Cuando el corsario acepte la patente de un Estado con la tajante prohibición a este respecto de su Gobierno (en este caso puede ser tratado como pirata incluso por su propio Estado, que le otorgó la primera patente).

6.ª Cuando el corsario viole las leyes del Derecho de Gentes y use un falso pabellón.

7.ª Cuando no presente voluntariamente su presa ante un Tribunal competente.

8.ª Por último—y ya lo decimos en otro lugar—, cuando el corsario haga su guerra en las aguas fluviales del enemigo.

---

la de otro Principe o Estado. Por no resignarnos a dejar sin que luzcan sus contundentes alegatos de gran jurista, vamos a permitirnos transcribir aquí su razonamiento, aun a costa de dilatar esta nota. Dice así:

"No es de poca consideración para combencimiento de este discurso, el que ninguno puede ser a un mismo tiempo Vassallo de dos Señores, ni entrár en servicio de uno, hasta que se haya despedido de el del otro. La Ley 8, título 25, part. 4 lo expressa en estos términos: "Partiéndose el Vassallo de "el Señor por algunas de las razones, que diximos en la Ley antecedente, "después que fuere partido de el, bien se puede facer Vassallo de otro é "non ante." Y no tendrá poco que hacer, el que cumpla exactamente con el ministerio de uno: con que se ve la impossibilidad, que hay de derecho, para que á un mismo tiempo se sujete un Armador y Corsario a dos diferentes Príncipes, por haver de ambos obtenido Pataente para andár á Corso..."

LIBRO SEGUNDO

HISTORIA

CAPITULO XI

EL PRINCIPIO DE LA LIBERTAD DE LOS MARES

Como motivo introductorio a este libro segundo, en el que únicamente trataremos de la Historia del Corso, figura el presente capítulo destinado a hacer un poco de luz—por lo menos, éste es mi decidido y no sé si excesivo propósito—en torno a la debatida cuestión de la libertad oceánica.

Para una mejor exposición y mayor claridad he dividido la materia en tres apartados, relativos a los mares, oceánicos, mares próximos y mares litorales, respectivamente, ampliando un poco la rotulación especial con los sistemas numeral y alfabético.

1. Mares oceánicos.

A. *La escuela española del siglo XVI:*

a) Doctrina de Francisco de Vitoria.

a') Biografía del paisaje histórico de la época.—Como españoles nos enorgullece sobremanera poder comenzar diciendo que los verdaderos apóstoles de la libertad de los mares han sido nuestros compatriotas, que en el siglo XVI constituyeron la llamada Escuela de Teólogos y Juristas. Sus nombres afloran a los labios de todos: Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca.

Francisco de Vitoria—llamado por Menéndez y Pelayo el "Só-

crates alavés"—hizo germinar unas teorías y creó una atmósfera de investigación moral, política y jurídica. Coetáneos y discípulos estudiaron con él los mismos problemas, y así nació, fresca y jugosa, la Escuela española de Derecho. Más tarde, aprovechadas mentes de otros países utilizaron sus equilibradas hermenéuticas y las rotularon con sus nombres. Así pasaron a ser fundadores de un doctrinario jurídico internacional figuras como Gentilis, Grocio, Puffendorf, Zouch..., que sólo—en el mejor de los casos—supieron sistematizar los postulados de Vitoria, de Soto, de Menchaca, de Suárez...

Una Escuela española con maestros españoles enjuiciando, sin alardes de propaganda, una tesis universal que se había de reactualizar en las más variadas coyunturas, principalmente cuando las jornadas luctuosas de las guerras terminasen.

Un buen día—de justicia para España—descubre la verdad el sabio internacionalista James Brown Scott. No pueden existir sospechas de origen en este descubrimiento, ya que el citado profesor ha nacido en Estados Unidos, donde ejercía sus actividades docentes hasta hace pocos años que murió, cubriendo de luto las páginas del Derecho de Gentes.

"Yo, James Brown Scott, anglosajón y protestante, declaro que el verdadero fundador de la Escuela Moderna del Derecho Internacional es Fray Francisco de Vitoria, español, católico y monje dominicano." Así dice la lápida que la ciudad de Vitoria puso en el monumento a nuestro sabio teólogo.

El grupo científico de los demás países—incluso la Holanda de Grocio—acepta, con aplausos, la argumentación del profesor americano.

Brown Scott viene a Salamanca en el siglo XX, y yo le adivino sentado en el puente romano del Tormes contemplando, entre el polvoriento tráfico de los arrieros, la Salamanca del siglo XVI (1). En España pronuncia conferencias y apasionadamente defiende su postura. Más adelante se crea un Instituto Americano de Derecho Internacional y Asociaciones en honor de Francisco de Vitoria. Se publican anuarios y siguen celebrándose cursos de conferencias; siempre la tesis del fundamento español se destaca incuestionablemente.

(1) "Su segunda patria ideal", como acertadamente ha dicho Barcia Trelles.

Vindiquemos, por tanto, una vez en este crucial momento que atravesamos la creación por España del Derecho de Gentes y su clara visión de los problemas internacionales, que ella supo resolver hace cuatrocientos años por su experiencia jurídica y sus desinteresados propósitos.

Porque hace justamente siglos, en el paisaje histórico de la áurea Salamanca se marcaban los hitos o señales de una nueva organización. También entonces el mundo había sufrido alteraciones muy sensibles ante la aparición—a flor de agua—de nuevas tierras. Y sin afanes partidistas—que bien pudieran haber surgido al calor de las conquistas y los descubrimientos—, unos hombres de España se sentaban en torno a una mesa cuadrada, con presidencia ostensible, para oír los mejores postulados de solidaridad y libertad de los pueblos.

Enfermo y achacoso, Francisco de Vitoria, catedrático de Teología, apuraba sus enseñanzas por los años de 1500...

El 12 de agosto del 46—ya hemos festejado su gloriosa efemérides—se apaga su voz, imparcial y serena; pero una herencia inestimable se repartiría por las naciones.

Han sido arrancadas muchas hojas del calendario. Cuatro centenares de años han agotado su periplo y en el umbral del presente está la clara respuesta del pasado. Las doctrinas vitorianistas no resultan innecesarias ni anacrónicas; los principios que él dictó a millares de alumnos tienen ahora un indudable total aprovechamiento.

a'') El "Jus communicationis".—En sus famosísimas *Relecciones,* Francisco de Vitoria hace una grandiosa labor crítica de la legitimidad de la conquista de América. En la parte tercera de la *Relección,* sobre los indios recientemente hallados, examina ocho títulos legítimos que justifican dicha conquista, y entre éstos nos encontramos verdaderos postulados de Derecho Interna-

cional, y algunos de ellos, como el que ahora vamos a tratar, es el "Derecho de Sociedad y Comunicación natural", el "Jus communicationis", asentado en el mutuo auxilio que deben prestarse los hombres que viven en sociedad en vez de andar "vagos y errantes por las soledades a modo de fieras", como dice con su certera prosa el propio Vitoria.

El Derecho de Comunicación arrastra tras sí una secuela inevitable que a nuestra disciplina atañe de manera singular: el principio de la libertad de los mares.

El viejo, pero permanente, Derecho Romano catalogaba el mar entre las cosas comunes no susceptibles de ejercer sobre las mismas ni un derecho de propiedad ni una prerrogativa soberana. Mi maestro Barcia Trelles (2), a este respecto ha señalado una curiosa paradoja al preguntarse que "¿Cómo se explica que siglos más tarde ciudades italianas como Venecia, Pisa y Génova aspirasen a determinados monopolios náuticos y los realizasen en ocasiones"? Y él mismo se da la respuesta, diciendo que la razón es sencilla, pues "los romanos podían mostrarse liberales, relativamente a la libertad marítima, en la época de su omnipotencia, porque ésta les garantizaba de posibles concurrencias, y en otros períodos históricos, porque el mar no había adquirido la importancia que la era de los descubrimientos náuticos le reservaba como vehículo de comunicación".

b) Tesis de Fernando Vázquez de Menchaca.

b') La libertad de los mares encajada en la prescripción.— Fernando Vázquez de Menchaca, este "jurisconsulto pinciano", como él mismo gustaba de llamarse, deja asomar también su talla colosal en el amplio dintel del Derecho de Gentes y ha entrado en la Historia de España y del Mundo con la huella inmensa de sus obras, que no son demasiadas, pero sí densas y valiosas, en las que formuló sus teorías internacionales sobre la idea impe-

(2) Barcia Trelles, *Francisco de Vitoria, Fundador del Derecho Internacional Moderno*, Valladolid, 1928.

rial y el Derecho de la guerra, rebosantes siempre de un acusado matiz jurídico.

En su principal obra, titulada *Controversias ilustres*, estudia variadísimas cuestiones referentes a materias de Derecho Público y Derecho Privado, y es aquí donde su genial concepción sobre el principio de la libertad de los mares (que le valió el título moderno de "apóstol de la libertad oceánica" con más derecho que a Grocio, como en el curso de este trabajo se demostrará) aparece con una gran fuerza de originalidad. Esta aparición es curiosísima, pues se produce, al parecer de manera ocasional, al aludir a una cuestión eminentemente "jusprivatista", como es la de si los diezmos que se debe pagar a la Iglesia pueden o no ser objeto de prescripción.

Para comprender claramente el alcance de esta singular teoría, debemos tratar previamente de la naturaleza de la prescripción. El mismo Menchaca nos dice que consta de cuatro elementos: posesión, tradición, título y buena fe. Si la prescripción es fuente de derecho, sea cual fuere el objeto sobre el cual recae, resultaría evidente que por prescripción podían algunos pueblos, basándose en un dilatado uso, reclamar la práctica de un monopolio respecto de determinados mares, alegando Menchaca que tal privilegio fué alcanzado como consecuencia de una práctica dilatada, ininterrumpida y tácitamente acatada por otros pueblos.

Más adelante se pregunta si los diezmos, tanto prediales como personales, pueden ser objeto de prescripción, citando como tesis fundamental que los lugares públicos y comunes no pueden ser materia prescriptible, como se venía reconociendo por varias leyes anteriores y por tratadistas antiguos como Bártolo, Juan Faber y otros. La consecuencia lógica de esta tesis es la de que la mar (que entra en la esfera de las cosas comunes) no puede ser objeto de apropiación por parte de ningún pueblo. Por el mero sucederse del tiempo, no puede modificarse la naturaleza de lo que originariamente es injusto; por algo dijo Heffter que "un siglo de posesión ilegítima no es suficiente para libertar a éste de su vicio originario".

b'') Objetividad serena de sus alegatos.—Menchaca no es como otros jurisconsultos de su época, que desvirtúan y alteran la verdad en provecho de sus pueblos o para conseguir el agrado de sus señores. No; Menchaca, como Vitoria y demás componentes de la Escuela española del Siglo de Oro, formula sus doctrinas haciéndolas pasar siempre por un tamiz estrecho e imparcial.

Por eso puede dedicar sus controversias al muy poderoso e invicto católico monarca don Felipe, rey de las Españas y del Nuevo Mundo, de ambas Sicilias, etc., etc., y recordar al mismo tiempo que "aunque entre nosotros los españoles se defiende vulgarmente casi la misma opinión de que fuera de los españoles no tienen derecho los restantes mortales para navegar por el vastísimo e inmenso ponto ("vestissimum inmensum que pontum") hacia las regiones de las Indias, que sometieron a sus dominios los poderosísimos reyes de España, señores nuestros, como si ellos hubiesen adquirido el derecho ("quasi ab eis jus prescriptum guerit"); sin embargo, las opiniones de éstos son tan faltas de razón como lo son las de aquellos que suelen abrigar parecidos sueños de venecianos y genoveses".

De este modo sereno, y como expresa Barcia "con aquella insuperable honestidad dialéctica", que es propia y específica de nuestros internacionalistas del siglo XVI, demuestra Menchaca el principio de la libertad de los mares.

B. *El monopolio oceánico hispánico.*

a) Monopolio marítimo y comercial de España: su fracaso (3).

Surge el pretendido monopolio del mar Océano por España como consecuencia victoriosa del descubrimiento y la conquista del Nuevo Mundo. Así lo atestiguan no sólo las Bulas pontificias

(3) El competente jusinternacionalista Luis García Arias ha hecho en su magnífica tesis doctoral un estudio completísimo de este principio de la libertad de los mares, que ahora es para mí motivo obligado de alusión.

de demarcación, sino multitud de Cédulas y Ordenes reales, que prohiben a las naves extranjeras "el andar" por aquellas aguas, que eran camino de las asombradas Indias occidentales. Pero este dominio de la mar con exclusividad no fué más que intención..., ya que muy pronto las naciones europeas comenzaron a surcar las aguas con sus quillas audaces estorbando la, en principio, tranquila navegación de los españoles, y a mayor abundamiento sabemos también que hombres de Derecho de la misma España atacaron a ese monopolio, concluyendo, meridianamente, que la mar es libre y que su tránsito por ella no es propio de unos, sino que es común a todos.

b) Los teóricos hispánicos del "Mare Nostrum": Borrell, fray Serafín de Freytas y Solórzano.—A pesar del indudable fracaso de dicho monopolio, tenemos sus decididos campeones. Entre éstos se destacan: Camilo Borrell, fray Serafín de Freytas y Solórzano Pereyra. El primero (4), atribuye a Felipe II el dominio pleno del Océano, conferido por el Papa Alejandro III en época anterior, y obrando como soberano espiritual y temporal de las tierras y los mares, posesión que se asegura por el transcurso pacífico y legal de cien años. Fray Serafín de Freytas, más posterior, defiende también esa dominación del mar al escribir, en 1625, su obra *De justo Imperio lusitanorum asiático,* en donde refuta el "Mare liberum" del "desconocido", como Freytas llamaba a Hugo Grocio con una sólida argumentación jurídica que la hace más importante que la obra de Selden, como luego veremos. El jurista indiano Solórzano Pereyra, al tratar de los títulos legítimos para la conquista de las Indias, alude al derecho de navegación por los mares oceánicos, que correspondía, sin discusión, al rey hispano. Junto a esta doctrina figura en su obra otra correspondiente también al monopolio de los mares próximos o costeros.

(4) En su obra *De Regis Católico praestantia.*

2. Mares próximos.

A. *La polémica bélica y doctrinal angloholandesa.*

a) Guerras.

a') La rivalidad marítima angloholandesa.—Esta rivalidad entre dos potencias eminentemente navales había surgido por su peligrosa proximidad. Actividades pesqueras de una y otra nación se interferían muchas veces y ello constituía motivos de lucha. El rey de Inglaterra, llamado "Sovereign of the seas", pretendía que los barcos extranjeros que navegasen por sus aguas —y él consideraba como suyas hasta las que besaban las costas de los Países Bajos, por lo que se denominaban "british seas" o "mares británicos"—pagasen una cierta tasa y además que cumpliesen con el ceremonial marítimo, saludando ostensiblemente al pabellón inglés, como señor de aquellos mares... Esta especie de pasillo de Dantzig del siglo XVII dió origen a numerosos incidentes bélicos entre las poderosas fuerzas navales de Inglaterra y Holanda, como vamos a ver a continuación.

a'') Las tres guerras navales entre Gran Bretaña y las Provincias Unidas.—La primera, comenzaba en 1652, por ese incidente del pabellón, entre el almirante holandés Tromp y el inglés Blake, duró dos años y terminó con la victoria de la Gran Bretaña, que obligó desde entonces a los barcos holandeses a que hicieran el saludo al pabellón británico, arriando el suyo y amainando las velas altas. En la segunda guerra, terminada en 1677, también fué vencida Holanda y siguieron los postulados anteriores sobre el saludo; pero como no se precisó si éste debería hacerse a un solo barco inglés (5), se inició la tercera guerra angloholandesa, que acabó por superar la hegemonía naval de Inglaterra sobre su vecina.

---

(5) Como en la práctica se dió el caso (con el yate real de Carlos II "Merlin").

b) Controversias.

b') El "Mare liberum" de Hugo Grocio.—Entramos ahora en la medula de la famosísima polémica doctrinal entre los "mares cerrados" y los "mares abiertos" que tradicionalmente viene admitiéndose como circunscrita solamente a dos autores: Hugo Grocio y Juan Selden.

En un artículo del citado doctor García Arias (6) se lee el origen de esta famosa controversia, que arranca del siguiente hecho: En 1602, un almirante holandés afecto a la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, apresó, en aguas de Malaca, la carraca portuguesa "Catalina". Varios miembros de dicha Compañía, pertenecientes a la secta religiosa de los nennomitas, sintieron repugnancia por aprovecharse del cargamento, y para justificar su confiscación, tranquilizando al mismo tiempo sus conciencias, solicitaron del joven letrado de veintidós años Hugo van Grot, natural de la ciudad de Delft, que les hiciera unos comentarios a la Ley de Presas, cosa que efectuó inmediatamente, aunque en realidad no se imprimieran hasta mucho años después.

No obstante, en su capítulo XII se propugnaba por un principio de mares libres, y éste fué el famosísimo *Mare liberum sive de jure quod Batavis competit ad Indicana comercia disertatio,* que como opúsculo independiente se imprimió en los tórculos de Leyden en 1609.

En esta obra Hugo Grocio, con su nombre latinizado, sostiene sus teorías en la posesión inmemorial no interrumpida y sin interponer recursos a árbitro.

b'') La réplica británica: de Welwood a Selden.—El *Mare liberum,* de Grocio, escrito contra Portugal, impreso contra España y conquistando el mundo contra la Gran Bretaña, como ha dicho Van Eysinga, obtuvo casi inmediatamente abundantes refutaciones. En Inglaterra surgieron las obras de Welwood, primera cronológicamente; de Selden, la más fundamental; de Callis, de Malynes, de Hale y de Borough..., todas ellas conducentes a

---

(6) *Revista General de Marina,* febrero de 1947.

demostrar la primacía de Inglaterra sobre los mares próximos... con una proximidad, ¡claro es!, que se extendía a muchísimas millas de distancia.

William Welwood, profesor de Derecho Civil, publica en 1613 *Of the community and propiety of the seas,* en la que establece su doctrina de los mares adyacentes o costeros con límites dilatados y una jurisdicción especial para la navegación y la pesca por sus aguas. Dos años después publica otra obra, en la que ya expone claramente el principio de que los habitantes de un país tienen un derecho exclusivo a pescar a lo largo de sus costas, "pues Dios ha hecho que los peces frecuenten los mares británicos".

Sir John Borough, en el año 1663, en su obra *De rebus admiralitis,* y los demás autores que hemos citado anteriormente, defienden de manera análoga la hegemonía de los "narrows seas" bajo la sombra de la Corona británica.

John Selden es el otro polo en la polémica célebre. Su obra titulada *Mare clausum* indica que contendrá, necesariamente, los postulados contrarios a la del abogado holandés, y el éxito de ella, por otra parte, estuvo siempre asegurado por los poderosos navíos de Su Majestad británica.

La inició en el año 1613, y cinco después pudo presentársela al rey Jacobo I, que no la consideró publicable por temor a su cuñado y acreedor Cristián IV de Noruega, que pretendía dominio en el mar Septentrional. Selden la reformó en los paréntesis que le proporcionaba su vida pública de "leader" de los Comunes y sus otras actividades como jurista, y por fin, en 1636, apareció impresa con dedicatoria al rey Carlos I.

Marem clausum es una obra eminentemente jurídica, notándose perfectamente que su autor era un hombre asiduo de Tribunales y Juzgados, pues está dividida en capítulos que son como resultandos y considerandos. El dominio privado de la mar lo fundamenta en las costumbres de los pueblos, de los que hace una historia minuciosa y completa. Para Selden, el desligarse de la honrada igualdad de los pueblos no le causa grave trastorno...,

y por eso podemos ver en su obra las paradójicas frases de "que el alta mar es libre excepto el alta mar británico", porque "sólo Gran Bretaña es dueña de los mares que la rodean como accesorio propio y perpetuo de su soberanía".

Como final de esta polémica angloholandesa añadiré que Grocio no se molestó en contrarreplicar la obra de Selden, ya que entonces estaba al servicio de Suecia como embajador en la Corte de Luis XIII de Francia, y no podía hacerlo sin herir las constantes pretensiones escandinavas en los mares próximos de los golfos de Botnia y Finlandia.

3. Mares litorales.

A. *Las tradicionales pretensiones venecianas.*

a) Controversias hispano-vénetas sobre la libertad del Adriático. Valenzuela "versus" Pacio.—También junto a las riberas del mar Adriático aparecieron tesis en pro del dominio de los mares adyacentes. Venecia se considera desde el siglo XIII como señora y dominadora del mar, con quien celebraba sus esponsales en la forma ritual y altamente simbólica ya conocida del "Bucentauro", el anillo de oro y las palabras latinas.

Ante tales históricas pretensiones sobre la libertad del Adriático en exclusivo beneficio de su ribereña, la obra de Grocio cayó como una bomba y se hizo necesaria la oportuna réplica. Pero hablemos antes de ciertos hechos que acaecieron por aquella época que sitúan a España como un principal protagonista.

A comienzos del siglo XVII el Dux de Venecia, Urbino, se aprestaba audazmente a sojuzgar bajo su dominio ciudades como Fiume, Trieste y Bucari, costeras del mar Adriático. A evitar tales acciones acudió con poderosa escuadra el nuevo virrey de Nápoles, don Pedro Girón, duque de Osuna; pero Madrid, influenciado notablemente por el embajador veneciano y con el sistema político de la Privanza que gobernaba en la Corte española, dió órdenes en el sentido contrario que contemporizaban con las

pretensiones venecianas; Osuna no quiso acatar las órdenes del monarca español y se adentró por el Adriático para impedir dichos propósitos, destruyendo la flota veneciana y ocupando la plaza de Lessina. Esto le valió la enemiga de los venecianos, que —al fin y al cabo astutos diplomáticos siempre—lograron ganarse el ánimo de Felipe III, y años después de Felipe IV, para conseguir la total anulación del duque. En efecto, este último monarca lo relevó de su importante cargo y lo metió en prisión, donde murió.

Junto a los hechos heroicos de Osuna figuran los alegatos jurídicos en defensa de ellos contra las aspiraciones de la Serenísima República veneciana. Y ésta también opuso las fuerzas dialécticas de sus hombres de Derecho.

Así se concreta la polémica hispano-véneta de Valenzuela, un jurista conquense que, viviendo en Nápoles, publicó en 1618 su *Consiliorum sive Responsorium juris* contra la *Disceptatio de Dominio Maris Hadriatici pro venetis*, de Julio Pacio.

Ambas obras se asientan en la lógica postura de la libertad de los mares y de su monopolio. Y la "polémica libresca"—como se ha llamado—estaba tan avanzada que muy poca originalidad se deducirá de estas obras, limitándose uno y otro autor a recoger los fundamentos de Derecho ya esgrimidos por los tratadistas anteriores y que a lo largo de este capítulo hemos creído hacer su análisis.

CAPITULO XII

EVOLUCION HISTORICA DEL CORSO MARITIMO

1. Primera etapa: Desde los tiempos antiguos hasta el siglo XVI.

La historia de la guerra del corso se pierde en la noche de los tiempos. Desde la época medieval, en efecto, vemos que los Estados beligerantes llaman a todos sus súbditos, disponibles para la lucha en el mar, para que acudan contra el enemigo. No era necesaria una autorización especial, y únicamente el hecho de la ruptura de hostilidades habilitaba al propietario del navío para guerrear contra el enemigo de su país. Rápidamente, sin embargo, y desde el momento en que un poder central más fuerte y duradero se constituye en los Estados europeos, los príncipes soberanos querrán que aquellos de sus súbditos que deseen participar en las operaciones navales y militares sean comisionados por ellos a fin de poseer un derecho de vigilancia sobre su actividad. Por lo tanto, ningún súbdito podrá hacerse a la vela para efectuar el corso si no ha hecho una declaración previa y obtenido la autorización especial pedida. A falta de ella, el corsario improvisado será tenido por un vulgar pirata y condenado a muerte sin instruirle ninguna forma de proceso.

Más tarde se añadió a esta reglamentación rudimentaria, para contrarrestar las prerrogativas exorbitantes que tenía el derecho

de armar en corso, la obligación de pagar una fianza para responder de las pérdidas ocasionadas al negocio marítimo nacional o neutral. Así la vemos aparecer sucesivamente en las leyes de Pisa (1298) y de Génova (1313-1316), en las normas de la Liga Hanseática (6 de octubre de 1362, 19 de noviembre de 1363 y 1 de enero de 1364), en el primer texto codificando la materia en Francia: la Ordenanza de Carlos V de 13 de diciembre de 1373, en la Ordenanza antes citada de Pedro de Aragón de 1356 y, en fin, en los Tratados concluídos por Enrique VII de Inglaterra, en 1495, con el duque de Borgoña (art. 17), y en 1497 con el rey de Francia Carlos VIII (art. 7.º).

Lentamente, de este modo, en el curso de las edades, por una cristalización sucesiva de adquisiciones convertidas en necesarias por la experiencia de la institución, se formaba un derecho práctico y perfectamente adaptado de la guerra en corso. Y se va a encontrar admirablemente completado en 1414 por una ley del Parlamento inglés, que exigirá la declaración de presas por un Tribunal especial, los "Conservadores de la paz", para los corsarios y para los que fueron reconocidos como propietarios; éste es el origen de los Tribunales de Presas, cuyo juicio obligatoriamente previo es atributivo de propiedad al mismo tiempo que legítima y hace válida la operación conducida por el captor.

2. Segunda etapa: Atisbos de reglamentación jurídica en los siglos XVI y XVII.

La guerra de corso así reglamentada va a tomar una gran extensión en los siglos XVI y XVII. Es el período histórico donde las Provincias Unidas luchan ardientemente contra España para afirmar su independencia, y ello lo consiguieron, principalmente, por sus corsarios, que tenían como objeto especial arruinar el comercio marítimo de España, entonces en plena prosperidad. Muchísimos aventureros, atraídos por el señuelo del botín, con dudoso ardor, acuden a esta tarea; estos "Gueux de la mer" no se limitarán a perseguir los galeones españoles, sino que destruirán a los barcos de otras naciones, lo que determinará a España, cuyo comercio sufría grandemente en estas luchas, y a los neutrales, saqueados sin vergüenza, a proceder a ejecuciones sumarias entre estos piratas cuando alguno caía en sus manos. Por otra parte, España no se hace expedir patentes, ni Inglaterra tampoco, cuando estaba en guerra con aquélla.

Durante este período el derecho de la guerra en corso se afirma, toma una línea más precisa, un detalle más acusado. En los términos de los Tratados concluídos entre Francia e Inglaterra en 1632 (29 mayo) y con Holanda en 1646, vemos aparecer las condiciones contemporáneas del corso: la obligación de la autorización expresa del Gobierno, delegando la facultad de actuar hostilmente por una patente; el depósito previo de una fianza de cantidad variable y destinada a indemnizar a las víctimas del abuso (1); la necesaria sumisión de toda presa a la apreciación de un tribunal, como la prohibición antes del juicio, de no distraer objetos de a bordo, el captor no se convierte en propietario hasta que se haga válida la presa por la sentencia atributiva; por último, la obligación absoluta de respetar a las tripulaciones de navíos capturados. Estas reglas encuentran también sitio en la legislación interna de los Estados marítimos con un lento, pero seguro desarrollo: Ordenanzas francesas de 1584 y 1681, holandesas de 1697, 1622 y 1705, españolas de 1621, inglesas de 1707 y danesas de 1710. Se añade, incluso, que los corsarios tienen la obligación de arbolar un pabellón especial (Instrucciones inglesas de 30 de noviembre de 1739).

3. Tercera etapa: Epoca áurea del corso marítimo.

Desgraciadamente, la sensatez de estas prescripciones acabó por derivar en abusos nacidos del exceso de reglamentaciones tanto unilaterales como bilaterales. Los beligerantes publicaron regla-

(1) La Ordenanza de la Marina francesa de 1681 la fija en 15.000.

mentos teniendo por objeto la ruina de toda navegación y pretendieron hacerlos obligatorios para todos; unos Tratados autorizaron a los corsarios a vigilar el comercio neutral, ya sea la policía de la navegación amiga. Se originaron confiscaciones ilegítimas de navíos y un perjuicio considerable, causado voluntariamente, a las Marinas mercantes extrañas al conflicto. Cualquier pretexto fué bueno: cuarenta años después de la paz de Westfalia, que debía asegurar la pacificación religiosa de Europa, en 1689, se ve a Inglaterra y a Holanda decretar buena presa a todo barco que se dirigiera hacia las costas y puertos del Rey Muy Cristiano, o que saliese bajo pretexto de salvar a la religión protestante amenazada (2). Los Estados beligerantes se darán perfecta cuenta de que el comercio neutral va a ver su desarrollo, multiplicarlo, de una parte, por el mal estado, donde la guerra reducirá las Marinas propias de los Estados en guerra; de otra, por el beneficio que tienen todos los Estados, incluso los beligerantes, para abandonar a los neutrales un comercio que no está al abrigo de las incidencias militares más que bajo el pabellón neutral. Esta preponderancia numérica del comercio marítimo neutral, en detrimento del de los beligerantes, suscita un resentimiento inexpiable, y a causa de éste—hipócritamente—el corsario, inspirado por el pensamiento del soberano, destruye rabiosamente el comercio y la Marina de los neutrales (3).

Este aspecto importuno de la guerra de corso es característica de los conflictos de los siglos XVII y XVIII. Esta intención secreta y los beneficios del corso atraen a muchos "amateurs"; el corsario prolifera, pulula, se recluta en lo sucesivo entre los súbditos de los Estados terceros, y para frenar un poco esta elevación de piratería organizada se vuelven finalmente contra ellos, los Estados; en sus tratados se prohiben mutuamente de tomar como corsarios a los súbditos del compañero, cada vez que éste último quede neutral en un conflicto donde el primero esté empeñado. La

(2) Preámbulo de la Convención anglo-holandesa del 12 de agosto de 1869.

(3) De Martens, op. cit., c. I, parágrafo 6.

sanción radical, constante, es la inculpación de piratería para el contraventor y su "ahorcamiento alto y corto en la verga mayor". Las leyes nacionales corroboraron los Tratados y todas las naciones marítimas, con la sola excepción de Inglaterra, toman a este respecto disposiciones paralelas. Pero esta severidad de leyes, que enseñan hasta qué punto la conducta de los corsarios ha podido ser reprensible, e incluso criminal, no ha parecido una salvaguarda suficiente.

4. CUARTA ETAPA: HACIA LA PROHIBICIÓN DE LA GUERRA DE CORSO.

Se ha imaginado entonces prohibir pura y simplemente la guerra de corso. Un Tratado holandés-sueco de 26 de noviembre de 1675, y un siglo más tarde un Tratado prusiano de 10 de septiembre de 1785, con los ejemplos de esta nueva tendencia, decidiendo que los contratantes en caso de guerra mutua no expedirán más patentes a sus administrados. Asimismo se reglamentó en la guerra ruso-turca de 1767 a 1774.

En la mitad del siglo XVIII el abad de Mably, en su tratado *Le Droit public de l'Europe,* defiende la utilidad de un acuerdo entre los Estados europeos para la supresión de la presa. Al día siguiente de la guerra de la Independencia americana, Franklin, plenipotenciario del nuevo Estado, hace insertar en el Tratado de 1785 entre Prusia y Estados Unidos el artículo 23 en los términos de que si surge una guerra entre las partes contratantes, "las dos potencias se comprometen a no conceder ninguna comisión a los barcos armados en corso que les autorizase a apresar o a detener los barcos mercantes (empleados en el cambio de productos de diferentes lugares) o a interrumpir el comercio con ellos" (4).

Esto no es todavía la prohibición del corso, pero sí una restricción feliz de su ejercicio: la obligación de no molestar o es-

(4) Wheaton, *Histoire des progrès du droit des gens,* t. I, pág. 372.

torbar al comercio neutral. El 29 de mayo de 1792, ante la Asamblea legislativa, el diputado Korsaint propone la supresión de los corsarios, y en su sesión del 30 la Asamblea vota una resolución por decreto invitando al Poder ejecutivo para negociar con las otras potencias esta abolición. El ensayo fué intentado lealmente; pero no ocasionó más que la adhesión de Hamburgo y la de las ciudades hanseáticas, con las cuales se convino que el corso abolido por un nuevo decreto (de la Convención nacional esta vez) de 29 de marzo de 1793. El 28 de julio de 1823 el Gobierno de los Estados Unidos hizo someter por sus representantes un proyecto de convención relativo a la supresión "de la guerra privada en el mar", y que tendía, a mayor abundamiento, a la abolición del corso, a hacer proclamar la inviolabilidad de la propiedad privada sobre el mar.

En el mismo momento tuvo lugar la expedición de España, y Francia declaró su voluntad de no autorizar el armamento en corso en su país; el Gobierno español, refugiado en Cádiz, expidió no obstante patentes. En 1826 el Congreso de Panamá se pronunció favorablemente por la abolición. En 1838 y en 1847, en el curso de su operaciones respectivas contra Méjico, Francia, y después los Estados Unidos, declararon no querer reconocer las patentes concedidas a los neutrales por Méjico.

5. Quinta etapa: Su abolición en 1856.

Cuando en 1854 la guerra estalló entre Francia, Inglaterra y Turquía, por una parte, y Rusia, por la otra, las negociaciones fueron entabladas por Inglaterra, que hasta entonces fué refractaria a la supresión del corso. Francia notificó, con fecha 29 de marzo de 1854, la intención de su Emperador de no autorizar "por el momento" los armamentos en corso. Y el Gobierno británico hizo lo mismo inmediatamente.

Entre los neutrales, Austria hizo conocer su decisión de que "el corso era absolutamente prohibido y que en el caso de ser

ejercido se consideraría y castigaría como un ejemplo claro de piratería". Decidió Austria, además, en unión de Suecia, Dinamarca, España, Nápoles, Brasil y Bélgica, que los corsarios no serían admitidos en los puertos neutrales más que en el caso de peligro inminente (5).

Los Estados Unidos mostraron francamente su enojo hacia la proposición, ya que el argumento de sus decisiones no consistía en una abolición completa del derecho de presas que alcanzase asimismo a los barcos de guerra (6).

Terminada la guerra, y para resolver definitivamente el conflicto, se reunió en París un Congreso internacional, donde los plenipotenciarios de siete grandes potencias (7), firmantes del Tratado de Paz de 30 de marzo de 1856, suscribieron la famosa Declaración de París de 16 de abril del propio año, cuyo texto completo figura en los apéndices de la presente obra, y cuyo comentario hemos hecho ya anteriormente.

Continuemos estudiando ahora la actitud de los Estados Unidos sobre la cuestión.

Esta potencia consideraba que su constitución democrática les debilitaría demasiado en el dominio de la defensa nacional, ya que existiría entonces una imposibilidad manifiesta de mantener una numerosa y costosa flota de guerra, por lo que no quisieron renunciar a una institución que les permitía esparcir a las fuerzas regulares del enemigo sobre los mares del globo terráqueo como una nube. Declararon además que desde el punto de vista exclusivo de la protección de la propiedad privada, el acto eventual del corsario no difería sensiblemente del del navío de guerra, puesto que tanto los métodos de captura como los resul-

(5) Esta determinación conjunta puede verse en los textos de la nota española de 12 de abril de 1854, de la napolitana del 17 de mayo y del decreto brasileño de igual fecha y año.

(6) Esta tesis fué desarrollada en el Mensaje que el Presidente Pierce dirigió al Congreso el 4 de diciembre de 1854 y en una nota que Mr. Merry, Secretario de Estado, envió a M. de Sartiges, Ministro de Francia en Wáshington.

(7) Austria, Francia, Gran Bretaña, Prusia, Rusia, Cerdeña y Turquía.

tados eran idénticos en ambos casos. Y repitieron, una vez más, su vivo deseo de firmar sin embargo dicha Declaración de París si un "addendum", una adición, se decretase, en la que constara que la propiedad privada de los beligerantes no sería nunca sujeta a captura. Esta nota americana levantó complicados y encendidos debates polémicos, sobre todo en el Parlamento inglés y en la Prensa de allende el Canal de la Mancha.

La actitud de los Estados Unidos no debería apenas variar, aunque los acontecimientos ulteriores obligaron al Gobierno federal a modificar, sin embargo, su clásica resistencia frente al problema corsario.

En 1859 tuvo lugar la campaña de Italia.

Los tres Estados complicados en el conflicto eran signatarios de la Declaración de París y, por consiguiente, ninguno de ellos expidió patentes de corso. Pero... sobrevino la guerra de Secesión, que haría cortar en dos a la joven República americana (1861-1865). El Presidente de los Estados confederados, Jefferson Davis, a falta de barcos de guerra tomó la decisión de armar a corsarios, y así lo hizo constar en su mensaje al Congreso de Montgomery, en 26 de abril de 1861. Por el contrario, el jefe del Gobierno de Washington, el Presidente Abraham Lincoln, que disponía de la Marina de guerra, encontraba decididamente excelente la idea de la abolición del corso y deseó firmar un tratado de adhesión a los principios de 1856, como también hizo constar en nota circular de 24 de abril de dicho año de 1861.

La nueva concepción de los Estados Unidos del Norte entrañaba igualmente la consecuencia de que los ciudadanos de los Estados del Sur eran simples rebeldes y la de que al quedar prohibido el corso los corsarios sudistas se convertían "ipso facto" en piratas para todos los países firmantes de la Declaración, y sus tripulantes no podrían ser, en caso de captura, tratados por las autoridades navales del Norte como prisioneros de guerra. Lo referente a los principios humanitarios y al estatuto de la inviolabilidad de la propiedad privada habría de quedar provisionalmente dormido y olvidado.

El Quai d'Orsay y la Corte de Saint James reflexionaron mucho tiempo. Por fin, el Gobierno de Londres, en una nota de 28 de agosto de 1861, y el de París por una declaración concomitante, hicieron saber que habiendo reconocido como beligerante a los Estados del Sur no podían aceptar la adhesión de los Estados del Norte más que con la reserva que tenían los sudistas de armar en corso, ya que no eran signatarios.

El secretario de Estado americano míster Seeward rechazó suscribir esta reserva y las negociaciones quedaron como estaban, por lo que ambos Gobiernos americanos conservaban su derecho de conceder y expedir patentes de corso.

Inglaterra y Francia reconocieron tal derecho al mismo tiempo que llamaron la atención a sus súbditos en notas de 15 de mayo y 11 de junio de 1861, respectivamente, para que no prestasen sus servicios a bordo de barcos corsarios extranjeros.

Los corsarios sudistas, en efecto, causaron grandes daños a la Marina de guerra de los Estados del Norte, que se vieron obligados a ceder a los neutrales más de 800 navíos para evitar que ocurriese lo mismo que con otros 200 que les fueron destruídos. El esfuerzo de improvisación de los Estados del Sur fué gigantesco. Jefferson Davis, su jefe, anunció el 17 de abril de 1861 la emisión de patentes de corso, y la primera de ellas fué otorgada a la goleta "Savannah" para "que actuase como buque privado armado contra los Estados Unidos del Norte, contra sus barcos y contra sus bienes... mientras durase la guerra". Otro corsario célebre fué el brick "Jefferson Davis" (8), que había sido un antiguo barco negrero. Esta guerra de corso a ultranza dió origen en Nueva Orleáns al "Pionier", especie de submarino propulsor, que desplegando cuatro toneladas y armado de una carga explosiva, fué transformado en corsario el 31 de marzo de 1862, aunque no tuvo jamás ocasión de ser empleado en la lucha.

Los resultados de esta guerra fueron terribles. En agosto del tantas veces repetido año 1861, los corsarios sudistas habían he-

(8) Llamado así en honor del Presidente que tanto hizo por los sudistas.

cho ya sesenta presas, y sobre todo habían conseguido despertar un gran pánico entre sus adversarios (9).

6. Sexta etapa: ¿Nueva aparición del corso?

Ya he aludido—aunque sólo fuese de pasada—a la determinación que el Gobierno prusiano tomó en virtud del Decreto real de 24 de julio de 1870 en virtud del cual se instituía una Marina voluntaria.

Francia inmediatamente consideró que tal medida equivalía a una terminante y clara violación de la Declaración de París y sus protestas encendidas llegaron al Gobierno inglés, cuya atención fué requerida en tal asunto. Mas éste no consideró que la iniciativa prusiana constituía una restauración disfrazada del corso.

Los buques que formasen—en esta coyuntura—dicha Marina auxiliar de Prusia quedarían siempre en manos de sus propios armadores; la prima en premio del servicio pedido, y que variaba entre 10 y 50.000 táleros, debería ser librada a la tripulación captora; los oficiales, al igual que las dotaciones de los navíos fletados, eran alistados o enganchados por el armador, y a pesar de su nombramiento y de su uniforme de la Marina federal alemana y únicamente recibían la simple promesa de ser integrados en dicha Marina en el caso de que prestasen servicios excepcionales. Para las tripulaciones existían las reglas habituales de reclutamiento y de disciplina que eran vigentes en la Marina mercante.

Las demasiado ligeras precauciones que se tomaron para enmascarar esta restauración de una figura prohibida no hicieron más que subrayar, aún más, su estrecho parentesco con el viejo armamento en corso. Algunos tratadistas como Calvo, Geffcken, De Boeck (10), lo han señalado añadiendo la observación de circunstancia agravante de que al menos los corsarios estaban obligados a pagar una fianza y sus patentes de corso tenían siempre una duración limitada. Pero de todos modos, no interesa detenernos en suscitar un comentario sobre tal cuestión o iniciar una sustanciosa polémica, ya que la Marina voluntaria de Prusia aludida no funcionó jamás. Y el Gobierno francés, por su lado, se sujetó, durante la guerra de 1870, a sus compromisos de 1856, renunciando por consiguiente al empleo de corsarios.

(9) El periódico *New York Herald* de 10 de agosto escribía: "Veinte millones de dólares se han perdido ya por la actividad de estos corsarios, que cada vez son más numerosos y más protegidos por la inmunidad de que gozan. Lo más terrible no es la pérdida de algunos barcos, sino la muerte de nuestro comercio; nuestra Marina Mercante está totalmente arruinada."

Esta cita del periódico neoyorkino la incluye Lepotier en su libro *Les corsaires du Sud et le pavillon étoile*, 1936.

7. Séptima etapa: El corso hasta la guerra de 1914.

Durante la guerra ruso-turca de 1877, Rusia dió a conocer su intención de atenerse formalmente a la Declaración de París.

Por el contrario, en la guerra que sostuvieron Perú y Bolivia, de una parte, y Chile, de otra, los dos primeros Estados expidieron patentes de corso, a pesar de ser Perú un adherido a la Declaración parisina de 1856.

En el curso de la contienda turco-griega de 1897 los dos beligerantes se abstuvieron de armar en corso, respetando así sus compromisos.

Y durante nuestras hostilidades con Norteamérica en 1898, tanto el Gobierno de Madrid como el de Washington no quisieron otorgar patentes de corsarios. Pero el nuestro hizo, sin embargo, una reserva en lo referente a la facultad que tenía reconocida de "organizar por el momento, con los buques de la Marina mercante, unos cruceros auxiliares de la Marina militar, colocados bajo la jurisdicción de ésta". Así se lee en los artículos 4.° y 5.° del Decreto de 24 de abril de 1898.

(10) Calvo, op. cit., t. IV, § 2.394; Geffcken, op. cit., § 124; De Boeck, op. cit., núm. 135.

En la guerra anglo-sudafricana esta idea de la Marina auxiliar se tuvo en cuenta también. El Transvaal no siendo signatario ni adherido a la Declaración de 1856 podría válidamente recurrir a la guerra corsaria, y varias proposiciones en este sentido le fueron hechas a su Presidente, el famoso boer Otto Krüger. El argumento de que el Transvaal no era un Estado marítimo no podía ser esgrimido, y lo que era más grave, el Transvaal no tenía la posibilidad de constituir tripulaciones *nacionales,* condición "sine qua non" en una guerra de corso ajustado a la legalidad.

Desde 1904 a 1905, Rusia y el Japón se hicieron la guerra sin cuidarse de conceder armamentos en corso, y no parece que los Estados que participaron en la guerra mundial número 1, de 1914 a 1918, deseasen aprovecharse de una ocasión en la que los no signatarios de la Declaración de 1850 fuesen parte en el conflicto para entregarse a los peligros y emociones de la guerra en corso.

8. OCTAVA ETAPA: EL CORSO EN LAS GUERRAS MUNDIALES DEL SIGLO PRESENTE.

Se ha tratado repetidamente en los anales de las inmensas tragedias de 1914 y 1939 del empleo abusivo de los "corsarios alemanes"; pero en realidad, como incluso lo advierten autores aliados de la talla de un Raoul Genet (11), la verdad de la cuestión ha sido la de que estos corsarios no fueron más que buques auxiliares de la Marina del Reich. Sus campañas fueron audaces y fructíferas; pero comparadas a las repercusiones de la guerra submarina que Alemania también empleó, resultan relativamente breves y poco numerosas.

La llamada guerra en corso de los alemanes se inicia en Kiel el 29 de diciembre de 1915 por el aparejamiento del pequeño vapor "Moewe", transformado en minador, armado de cañones y

(11) Genet, op. cit., t. I, pág. 175.

tubos de lanzar torpedos, camuflado de transporte, y que regresó a su base el 29 de febrero del año siguiente bajo pabellón sueco. Después de hacer muchas bajas, que en sucesivas salidas y correrías repitió, logrando hundir más de 125.000 toneladas. Otros famosos barcos, como el "Greif", el "Seeadler" y el "Wolf", hicieron también audaces cruceros por los mares en guerra; pero, insistimos, que no se puede encajar su actividad en el apelativo de corsarios, aunque sus métodos fuesen muy semejantes a los de los tiempos áureos del corso (12). Y entre las diferencias que surgen entre ambos casos podemos señalar el modo de armarse las tripulaciones que sirven en los buques, las condiciones morales y materiales en que se conducen las operaciones, la falta de armador y privado y la ausencia de fianza y de patentes. Unicamente el objeto perseguido es el mismo; pero como éste es también el de los buques auxiliares de toda Marina, podemos concluir afirmando que están muy lejos de la figura tradicional del corso.

(12) En la segunda guerra mundial fueron muy comentadas las hazañosas operaciones de otro titulado "corsario alemán", el famoso "Atlantis" o "Schiff 16", que perteneciente a la "German Hansa Line" fué poderosamente artillado en los astilleros de Bremen.

CAPITULO XIII

NACIONES CORSARIAS Y ESCENARIOS DEL CORSO

1. Preliminares.

Una vez más habría de insistir en mis propósitos de no hacer un trabajo exhaustivo—confesión hecha ya en la introducción de este libro—y de no inmiscuirme dentro de las fronteras de la piratería. Pero es que, forzosamente, si he de pretender enumerar los elementos y antecedentes históricos del corso, no tendré más remedio que hablar también de la piratería, ya que como es sabido, y con ello me justifico ampliamente, en los tiempos remotos de la antigüedad no existían flotas militares oficiales que ostentasen la representación de los Estados y, por ende, ello obligaba a que las naves mercantes o particulares tuviesen que prepararse para su defensa propia.

El fundamento, origen y piedra angular del corso marítimo se encuentra basado en la piratería, y los principios históricos de ésta coinciden exactamente con los de la Historia de la navegación e incluso con los del Mundo. "El espíritu de Dios *flotaba* sobre las aguas", dice el *Génesis* en sus primeros versículos, indicándonos así que en el líquido elemento está la raíz de la vida.

Y tanto en los tiempos antiguos como en los modernos y actuales, sobre la vasta extensión de los mares la ley del más fuerte ha ejercido su vigencia sobre los débiles e impotentes; de aquí el

que las naves de todas las épocas hayan visto la necesidad de armarse eficazmente, fomentándose entre los súbditos de una nación la construcción naval y el armamento de sus embarcaciones para efectuar así mejor el tráfico comercial y el corso, ejercicio éste que si bien se basaba en el latrocinio y en la represalia (y como decía nuestro notable historiador naval Javier de Salas: "Se trata de un acto de autorizada piratería") era entonces una actividad imprescindible y de cotidiana necesidad.

Todos los libros que he manejado y consultado para dar cima a este libro—¡y no fueron pocos!—confunden, a veces entrañablemente, los términos *corsarios* y *piratas*. En un párrafo que empieza por hacerse la alusión, fundamentalmente jurídica, del corsario, acaba por referirse al instinto pirático. ¿Es posible tal confusión? En efecto, la Historia nos lo demuestra tajantemente con la realidad de los hechos, y todos los corsarios son piratas... y todos los piratas son o pretender ser, por lo menos, corsarios.

Hechas, pues, estas advertencias, disculpas de pobre, pero sincero investigador si se quiere, sólo me resta añadir en estos preliminares que he procurado redactar la presente parte del libro teniendo en cuenta motivos de índole cronológica conjugados con otros geográficos.

De los milenios oscuros anteriores a Jesucristo hasta los siglos dorados de los descubrimientos y de los periplos audaces.

Del Mare Nostrum, mediterráneo y pequeño, al Tenebrosum atlántico y dilatado.

2. Los fenicios.

De puro sabida y manoseada resulta ya frase estereotipada o vulgar tópico la de que el pueblo fenicio requiere una elevada consideración de navegante audaz y de nauta inteligente.

Según los textos fidedignos del Antiguo Testamento y las opiniones incontrastadas del historiador Herodoto, fueron los fenicios los primeros marinos que se esforzaron en llevar a otras latitudes su cultura y su comercio para regresar a su patria con exactos elementos espirituales y mercantiles. Indudablemente no sólo eran notables por su arrojo y valentía, que les hacía aventurarse por aguas desconocidas y lejanas de sus bases, sino que alcanzaron excelente nivel por su habilidad en construir embarcaciones y su pericia en manejarlas.

Tales méritos fueron apreciados en épocas sucesivas por los pueblos que, siendo más fuertes y poderosos, consiguieron dominarlos, y así los asirios, los egipcios, los persas y hasta el propio Alejandro Magno, tomaron como modelo la técnica naval y la estrategia de los fenicios.

Dos eran los tipos principales de sus embarcaciones, y sus galeras seguían audaces las rutas que desde sus puertos florecientes de Sidón y Tiro les llevaban a trasponer los umbrales mitológicos de las columnas de Hércules para arribar a las ambarinas costas del Báltico y a las brumosas de la antigua Inglaterra.

En este incesante y amplísimo tráfico serían objeto de comercio los productos y riquezas naturales del suelo fenicio y de los países interiores del Oriente, así como los facturados en sus factorías del Líbano o junto a las vías naturales de los ríos como el Eufrates y el Tigris. Metales y maderas, incienso, perfumes y especias, sería la carga de aquellas embarcaciones, buen botín —¡indudablemente!—para los corsarios... o piratas de la época, que con ojos ávidos les verían llegar desde sus observatorios marineros de Tarsis, Gades, Malaca, Lixus, Tinguin, Ebussus, Hippo, Túnica y Cartago. Y en el poderío naval cartaginés y en sus victorias bélicas podemos encontrar la huella de la actividad corsaria de este pueblo fenicio.

3. Los normandos y los vikingos.

También son abundantes los relatos y monografías históricas referentes a estos pueblos del Norte, eminentemente marineros, que hacían de sus barcos hogar hasta el extremo de enterrarse

en ellos cuando la vida se extinguía en sus cuerpos de aventureros ardientes.

Y este amor por la navegación les llevó a lejanas costas de la Frisia, de Holanda, de las Islas británicas, de Francia, de España, de Italia y... de otras naciones mediterráneas, donde dejaron bien marcada la huella de sus devastaciones piratescas.

"A furore Normanorum, libera nos Domine", había de figurar, a causa de sus incursiones, en las letanías cristianas de los invadidos, y fué tal su sangriento poderío naval que hasta en los rincones más interiores y alejados de la mar se dejó sentir su criminal instinto.

Negras tormentas hinchaban las únicas velas de sus embarcaciones y nos los traían a nuestros puertos y rías del Norte patrio. Efectivamente, en nuestra Galicia, a mediados del siglo IX de la Era Cristiana, empezaron a llegar... La "Jakobsland"—tierra de Santiago, como ellos la conocían—representaba la culminación de riquezas, tierra además repleta de lugares memorables que les facilitaría gran fama.

El obispo de Compostela Sisnando, ante el temor de que los normandos llegasen en sus incursiones hasta el propio santuario del Apóstol Santiago, decidió fortificar los muros de la ciudad y consiguiendo así paralizar sus ataques. Años después, corriendo los días del 968, nuevamente las naves normandas remontaban la ría de Arosa, entrando en el rico valle del Ulla. Sisnando salió dispuesto a combartirles, y al cruzarse con ellos en la batalla de Fornelos, junto al Puentecesures actual, tuvo la mala fortuna de caer muerto herido por una flecha normanda, perdiéndose así la victoria.

Gundred o Gunderedo, el jefe de aquellos vikingos escandinavos, aprovechó tal circunstancia para internarse aún más, devastando y saqueando cuanto se les puso a su alcance en las "18 villas y poblaciones" que nos refiere Dudón.

El sucesor de Sisnando, que luego había de subir a los altares de la Iglesia con el nombre de San Rosendo, invocando las palabras del Señor los venció en diferentes encuentros, matando al pirata Gunderedo y aniquilando también a sus huestes.

Pero ya los normandos y vikingos habían aprendido muy bien los derroteros marítimos próximos a las costas gallegas (que, por otra parte, eran parecidos a los suyos tan familiares de Escandinavia) y sus invasiones siguieron en escala ascendente. Por esa mismas aguas, e inesperadamente, vino el pirata danés Ulf, denominado después Ulf el Gallego o "Galicia-Ulf", porque dejó entre los suyos memoria de sus triunfos en Galicia y mucho más por el rico botín que se llevó a su patria. Tanto Dozy como la "Compostelana" indican que esta expedición pirática ocurrió durante la prelacía de Cresconio por los años de 1048 y siguientes.

Nuevamente los prelados compostolenos trataron de poner remedio a tales saqueos, y de aquí que Cresconio levantase y fortificase las torres del castillo Honesto (hoy Torres del Oeste en Catoira, en donde aún se conservan unas ruinas y una capillita); que su sucesor don Diego Peláez siguió fortificando, y al cual Diego Gelmírez—colosal figura del medioevo español—dió la última mano, haciendo de sus muros un inexpugnable baluarte contra aquellas invasiones de los piratas normandos, y acrecentando el mérito de su labor con la construcción y armamento de naves, por lo que ha pasado a la Historia con su doble—y noble—condición de arzobispo y almirante.

En los mapas históricos se advierte la terrible marca de las correrías normandas. Como señalé anteriormente, saquearon las costas del Mediterráneo hasta Grecia y el Asia menor, consiguiendo entablar relaciones amistosas con el Papa León IX, quien les concedió, a título de señores feudales, las regiones meridionales de Italia y formando el reino normando de las Dos Sicilias.

Hacia el Oriente de su patria originaria, es decir, hacia la tierra de los finlandeses y demás pueblos eslavos, también apuntaron los espolones agudos de sus embarcaciones consiguiendo privilegios y dominios, incluso navegando atrevidamente y con pericia inexcusable, remontaron el continental río Dnieper y llegando a amenazar en el Bósforo a la ciudad de Constantinopla.

En los expresados mapas se ven las direcciones de sus ataques contra Groenlandia, Islandia y Nueva Escocia, lo que demuestra que no les arredraba hincar sus quillas por las poco conocidas y transitadas aguas del Océano atlántico.

En la Colección de documentos Navarrete (1), tesoro inestimable que se conserva en nuestro Museo Naval, figura una curiosa relación de las correrías normandas y de la que hice una transcripción íntegra que en los citados apéndices puede verse.

4. LAS CIUDADES MERCANTILES.

La Historia nos ha relatado cómo la invasión de los bárbaros destruyó totalmente el imperio romano, cambiando la faz política del mundo, y abriendo con ello un nuevo período en el que iban a modificarse profundamente las leyes, las costumbres y las instituciones de los pueblos.

Ocasionalmente quiero aludir ahora a tan esencial variación histórica, para completar así el cuadro de la evolución del corso marítimo en los distintos escenarios geográficos.

No es éste, sin embargo, el lugar apropiado para tratar de esa invasión de los pueblos bárbaros, con su secuela de instauración de un régimen feudal y de un nuevo sistema municipal; pero sí quiero referirme al influjo de las Cruzadas como determinante del notable desarrollo del comercio internacional.

En efecto, aunque las expediciones bélico-religiosas efectuadas entre principios del siglo XI y finales del XIII, con el fin de arrebatar el Santo Sepulcro del poder de la Media Luna, no consiguieron el ideal perseguido, lograron en cambio abrir a las transacciones mercantiles horizontes dilatados... ¡Los hechos hicieron posible la triste paradoja de que con un propósito noble y espiritualista se obtuviese un resultado mezquino y material!

Y la cruda realidad, como digo, se impuso, haciendo que muchos expedicionarios acudiesen a los puertos de embarque para fletar buques que los condujesen a los puntos de destino, fomentándose de este modo la navegación marítima, a la vez que se restablecía la comunicación del Occidente con el Oriente; se despertó la afición a los descubrimentos técnicos (que más tarde prepararía "la gran aventura americana") y, en fin, se ensanchó el tráfico mercantil.

(1) Vid. Col. Navarrete, volumen IV.

Este brío comercial tuvo su esplendor máximo en el siglo XII, desarrollándose principalmente en las Repúblicas italianas, las ciudades hanseáticas y los puertos de Marsella, Barcelona y Bilbao. Pasemos a ocuparnos de todas ellas.

Cuando el imperio de Carlo Magno se desmembra, el reino de Italia comenzó sus luchas con los soberanos de Alemania con intención de escapar a su dominación. Al socaire de estas luchas, varios trozos de Italia aprovecharon la especial coyuntura que se les presentaba y se constituyeron como Estados independientes. Entre ellos Venecia, Génova, Pisa y Florencia fueron los más principales.

La ciudad de Venecia, por su situación típica en medio de las aguas, y por el singular carácter de sus *prácticos* habitantes, orientó su vida por los caminos marítimos y bien pronto adquirió una gran superioridad sobre las demás ciudades. Los navegantes venecianos comenzaron por dedicarse al comercio de la sal; pero poco después comprendieron que era más utilitario ensanchar su esfera de acción mercantil traficando con todos los productos agrícolas e industriales del país, así como de Rumania, Turquía e incluso Persia, hasta llegar a ejercer el monopolio casi absoluto del comercio de Levante y a poseer—y esto es lo más importante—una poderosa Marina, con la que se hicieron respetar en los mares, y con la que consiguieron establecer sucursales y establecimientos dependientes en las costas del Mediterráneo y del Mar Negro. A fines del siglo XV, vencidos por Venecia los sicilianos, pisanos y genoveses, y estando sumidos los demás pueblos en luchas interiores, alcanzó el mayor grado de su prosperidad, lle-

gando a tener una flota de más de tres mil navíos, con lo que su hegemonía naval se afianzó sobremanera.

También Génova estaba dotada de magníficos elementos para desenvolverse en el medio mercantil y marinero. Su puerto era excelente y la idiosincrasia de sus ciudadanos asimismo de matiz comercial. Con la ayuda que la ciudad de Pisa le facilitó se apoderaron los genoveses de la isla de Cerdeña—que estaba en manos árabes—, extendieron su poderío por las costas de Siria y del Asia Menor, pero bien pronto chocaron con los intereses de Venecia... Contra la preponderancia veneciana, Génova trabajó en pro de la restauración de la dinastía griega, y en efecto, Miguel Paleólogo VII, que entró victorioso en Constantinopla, se enfrentó con los venecianos abiertamente, concediendo mayores privilegios a los de Génova en aguas del Mar Negro, y facilitándoles grandes inmunidades comerciales y de tráfico con la India. Poco tiempo, sin embargo, duró esta favorable situación de Génova, ya que el ardor combativo de Venecia supo empuñar, de nuevo, el cetro del poderío marítimo.

Pisa, situada a orillas del río Arno, auxilió, como hemos dicho anteriormente, a los genoveses en contra de la República de Venecia, y supo, por otra parte, desarrollar su comercio con los francos en Francia, con los normandos en Sicilia y con los árabes en nuestra España, hasta el extremo de merecer, por su importancia mercantil, el título de "Corona de Toscana". Pero como sus amigos los genoveses, tuvo que sucumbir también a principios del siglo XV ante el empuje y fuerza de Venecia, que celosa de su poderío marítimo no podía permitir que Pisa tuviese ni puerto ni flota.

Por encontrarse en peores condiciones que los demás Estados de Italia, la República de Florencia tuvo que desenvolver su actividad comercial por otros derroteros. Como Pisa, también estaba situada en el Arno, aunque lejos de la costa, y por ello los florentinos comprendieron que era más interesante dedicarse a la industria manufacturera que a la propia actividad mercantil basada en la navegación. Florencia se convirtió así en un primer

centro de industrias de lujo, pues se distinguía principalmente en la fabricación de paños de lana, tejidos de seda, de plata y de tapices, para la cual recibía las primeras materias de España, Inglaterra, Francia, Alemania, Holanda y Grecia. Cuando años más tarde obtuvo el importante puerto de Liorna realizó mayores progresos en el comercio y en la navegación.

Todas estas ciudades mercantiles de Italia, en unión de las otras de que trataremos en este mismo epígrafe, contribuyeron al florecimiento del comercio marítimo y a la restauración de un Derecho escrito que regulase los intereses de unos y otros. Entre las colecciones legislativas, que se suelen citar como clásicas por todos los tratadistas, figuran las siguientes:

El *Estatuto de Trani*, redactado por los cónsules de esta ciudad del Adriático en 1063, contenía 32 artículos de gran interés para el tráfico.

El *Estatuto de Venecia*, llamado también "Capitulare nauticum", que se formó en 1255, y constaba de 129 artículos relativos al comercio marítimo. También existía un Estatuto Criminal, formado en 1234, para castigar a los piratas o falsos corsarios que infringiesen las leyes marítimas.

El *Estatuto de Pisa*, denominado "Breve consulum maris", que instituyó un Consulado de mar provisto de atribuciones administrativas. La "Ghilda marítima pisana" ejercía jurisdicción propia, igual que la llamada "Compagna", asociación genovesa de comerciantes, en la cual el "Oficio de Gazaria" tenía atribuciones judiciales sobre los que cometiesen delitos en la mar.

Y el *Estatuto de Amalfi* "Tabla amalfinata", que comprendió 66 artículos (unos en latín y otros en italiano) y que tuvo una vida de escasa duración.

Voy a referirme ahora a las ciudades hanseáticas del Norte de Alemania, constituídas en asociación o conglomerado corporativo, que también empuñaron el cetro del poderío marítimo en la Edad Media.

La protección dispensada a Germania por el Emperador Carlomagno llevó gran actividad industrial y mercantil a todos los

lugares del país; pero donde principalmente se desenvolvió tal actividad fué en el litoral báltico, sobre el que se fundaron, en brevísimo lapso de tiempo, ciudades populosas que con gran entusiasmo se dedicaron a la navegación y al comercio. Y cuando para lograr mayores éxitos se agruparon en una especie de liga mercantil, llegaron a la cúspide de tal poderío.

En torno a la ciudad de Lübeck—núcleo principal de conglomerado—fueron uniéndose las demás poblaciones del Báltico, y a todas se les conocía, desde entonces (siglo XIII), con los nombres de Ciudades marítimas alemanas, Ciudades vénedas, Mercaderes alemanes, Navegantes de Gottland, etc., hasta que en el año 1364 eran ya tantas las ciudades anexionadas y animadas con los mismos ideales, que fué preciso conocer a una asamblea general, reunida en Colonia, y en donde se acordó denominar a tal asociación "Liga Hanseática" y a las ciudades confederadas "Ciudades hanseáticas" (2).

Esta "Liga Hanseática" llegó a obtener tal poderío en el Norte de Europa, que llegó a ejercer gran influencia en la política internacional, y sobre todo en los conflictos bélicos, ya que sus formidables escuadras y sus atrevidos navegantes vencieron a Waldemar III de Dinamarca en sangrientos combates, ahuyentaron de sus costas a los barcos de los crueles normandos y limpiaron los mares del Norte de la plaga de los piratas.

Cuando llegó a alcanzar tan importante desarrollo tuvo que dividirse la Liga en cuatro cantones, cada uno de los cuales administraba sus intereses propios. Lübeck era la capital del cantón de Vénedo, Colonia fué del wetfaliano, Dantzig era la capital del cantón prusiano y Brunswick del sajón.

Las Actas de esta Liga, llamadas *Recés,* formaron un conjunto de las resoluciones que adoptaban las asambleas trienales sobre legislación comercial; pero como el "Código de Lübeck" y los estatutos de las otras ciudades hanseáticas, también trataban de regular las navegaciones de aquellos esforzados hombres de mar

(2) *Hansa* significa corporación en el idioma alemán.

en una época en que los armamentos en corso estaban indicadísimos para el aumento del poderío naval.

En este período histórico que estamos tratando, el comercio francés sólo llegó a ocupar un plano secundario, ya que las destrucciones de los pueblos bárbaros tuvieron lugar en su suelo principalmente. No obstante, a partir de Carlomagno, Francia empezó a levantar cabeza y a recordar los pasados y mejores tiempos de la dominación romana.

Marsella, con su puerto mediterráneo, fundado por los franceses y engrandecido por los helenos, iba a figurar en primer término en los anales del comercio y de la navegación de los pueblos, sobre todo en aquellos tiempos de tantas inquietudes marineras, con las expediciones a los Santos Lugares, y la vecindad cierta de las florecientes Repúblicas italianas. Por otra parte—y por motivos de índole geográfica fáciles de suponer—, fué Marsella la que menos sufrió de las incursiones bárbaras.

Pero así como las demás ciudades mercantiles del medievo tuvieron su fracaso, también Marsella vió acabar su poderío por la intervención poco hábil de Carlos Anjou, conde de Provenza, que fomentó en su interior luchas fratricidas, y por la actuación belicosa de Génova y de los mismos franceses de Avignon, Montpellier y Aguas-Muertas, que supieron aprovecharse de sus despojos.

Aunque en el capítulo siguiente aludamos más concretamente a nuestra Patria, también España puede envanecerse de haber tenido en la época medieval que nos estamos refiriendo ciudades como Barcelona y Bilbao (por no citar otras como Sevilla, Tarragona y Cádiz) que, a pesar de soportar tantas invasiones de pueblos extraños, supieron conservar un elevado rango mercantil y naval. Hemos hecho alusión, en otro lugar de este trabajo, a la decidida vocación marinera de nuestros compatriotas y cómo supieron oponerse a las depredaciones piráticas en todos los tiempos utilizando los modos y maneras de los corsarios, que aparentemente se asemejaban tanto a los empleados por los "ladrones del mar". Y eran precisamente estas ciudades mercantiles de Bar-

celona y Bilbao, con sus excelentes puertos, las que permitían el desarrollo de nuestras industrias y de nuestras transacciones. Ambas establecieron sus respectivos Consulados y redactaron sus disposiciones legislativas, singularmente las dictadas por Barcelona, que han constituído el famoso *Libro del Consulado del Mar* o *Código de las costumbres marítimas de Barcelona,* primer Código mercantil del Mundo, que fué incorporado a todas las legislaciones, acrecentando así la gloria de España, y el cual rigió en nuestra Patria hasta principios del siglo XIX.

Aunque no se tiene seguridad sobre la fecha en que apareció este *Libro del Consulado* (3), es cierto de que, por los menos en su forma primitiva (escrito, por supuesto, en lengua catalana), existía en la segunda mitad del siglo XIII. Con verdadera satisfacción debemos añadir que dedica 36 capítulos a los armamentos en corso, y que aunque se consideren como adiciones posteriores, cierto es que hace una reglamentación escrupulosa y notablemente justa de las instituciones corsarias, esto es, "de los buenos establecimientos y las buenas costumbres que son hecho de mar", como se lee al comienzo de este *Libro,* primer monumento legal de la navegación.

5. Los corsarios berberiscos (4).

Vamos ahora a tratar de casos no aislados ni esporádicos, sino de verdaderos hechos bélicos; vamos a referirnos a indudables ejemplos de guerras navales, ya que los corsarios de la Berbería estaban organizados tan formidablemente que constituían como una especie de Estado o nación enteramente dedicada al corso.

(3) Atribuído al 1268 por su comentarista principal Capmany, y al 1348 por Pardessus.

(4) Precisamente, con este mismo título de "Corsarios berberiscos", el francés Jurien de la Gravière publicó un documentado libro el año 1887, y bajo una exacta rúbrica el citado Philipp Gosse trata de ellos, en su obra sobre la *Historia de la piratería.* Esto, en unión de varios textos más, demuestra la copiosa alusión a estos nuevos corsarios-piratas.

El escenario donde actuaban no estaba limitado por bambalinas muy estrechas, aunque si bien sus bases de operaciones, sus puertos neurálgicos se encontraban en lugares reducidos y ocultos, surgían donde había "Un nido de islas que ofrezcan caletas, bajíos, farallones, rocas y arrecifes; en suma, facilidades para espiar, para atacar de sorpresa y para escapar", como escribió hace muchos años el capitán Henry Keppel.

Hemos visto anteriormente—en el apartado dedicado a las ciudades mercantiles—el florecimiento y gloria del comercio mediterráneo. Inevitablemente, tal hecho había de hacer surgir tentaciones entre los "ladrones de la mar", y no era difícil que muy pronto se aprestasen a la captura de naves cargadas con riquezas otras naves que sólo arbolasen la negra bandera de la codicia y del crimen.

Muchos años habían permanecido cobardemente silenciosos por temor al poderío marítimo de los Estados cristianos, que aún disponían de guerreros y marinos herederos de aquellos esforzados caballeros de las Cruzadas. La Media Luna no quería combatir contra la Cruz y se limitaba a cometer crímenes pequeños —pero repugnantes—, fruto de sus correrías por aguas costeras. Pero de pronto, en un año memorable de la Historia, el ambiente cambió con brusquedad. Los Reyes Católicos, Isabel y Fernando de España, habían expulsado totalmente a los árabes de su territorio, y ésta fué la mecha que había de provocar un gigantesco incendio. Desde entonces, los habitantes de Berbería sólo vivirían para la venganza y la sangrienta reparación...

Ya no eran únicamente los aislados particulares los que se dedicaban al expuesto, pero lucrativo negocio de la piratería, sino que agrupaciones poderosas de "espumadores del mar" se lanzaban a las aguas sembrando el terror.

Con gran entusiasmo y una lógica ansia de superar dificultades intensificaron la construcción de embarcaciones, dotándolas de mayor consistencia, volumen y velocidad y añadiéndoles velas para que la propulsión a base de remos resultase más sencilla.

Aquellos de sus hombres que fuesen más atléticos, fuertes y

atrevidos, los empleaban en sus escogidos cuerpos de asalto y abordaje, y a los cautivos los "amarraban al duro banco" con fuertes grilletes para que bogasen ininterrumpidamente, durante horas y horas, hambrientos y en un ambiente de sudores esperando siempre los latigazos que ordenaba el cómitre.

Turcos, argelinos, tripolitanos, tunecinos, bajo el signo del Profeta, y las "rojas barbas" de sus capitanes, infestaron las ondas azules del Mare Nostrum; pero gracias a Dios, compatriotas nuestros, soldados valerosos del Rey Católico, del Cardenal, del César Carlos y del joven Austria, supieron ponerles un recio valladar hecho con babores y estribores de sus naves, que no temían tampoco llegar al abordaje...

Y "en la más grande ocasión que vieron los siglos", se hundió para siempre la Media Luna corsaria.

6. Los bucaneros y filibusteros de las Antillas.

El Papa español Alejandro VI, por su famosa Bula "Inter coetera", había señalado los límites del monopolio marítimo de los países ibéricos como secuela legal de los descubrimientos atlánticos iniciados por Cristóbal Colón.

Las Indias eran de España la Grande, y por la victoriosa ruta que ambas se unían navegaban los galeones peninsulares cargados de riquezas áureas y argentadas...

Era natural que, en estas condiciones, surgiesen pronto otros navegantes—no españoles ni portugueses—que quisieran fundar sus colonias en aquellos países paradisíacos para aprovecharse de su fabulosa naturaleza y mejorar así, con un comercio regular, la vida de sus metrópolis. La lucha de dos intereses, de dos apetencias dispares, no tardarían en suscitarse, y hacia las aguas antillanas apuntaron su proas esos nuevos pueblos. Ya no se contentaron con entorpecer los viajes españoles por ese "camino de las Indias", sino que ya trataban de asentarse en los territorios. Lo que en definitiva consiguieron cuando se apuraba el siglo XVI y alboreaba el XVII.

Franceses e ingleses—sobre todo franceses—fueron los primeros en instalarse en una isla del Mar de las Antillas llamada la Española, lo que bien a las claras indicaba su origen, que actualmente se llama Haití o Santo Domingo, y en donde comenzaron a activar sus negocios marítimo-comerciales, de los que obtuvieron más tarde pingües resultados.

Esta isla, semiabandonada por los conquistadores españoles, repleta de manadas de ganado, constituyó su maná salvador, porque se alimentaban de su carne, que ahumaban y salaban previamente en los "Boucans" (lugares que les proporcionó el apelativo de bucaneros), y les facilitó asimismo una magnífica base de operaciones.

Los españoles comprendieron que habían estado equivocados en abandonar aquella isla, y, atacándoles, consiguieron recuperarla; pero de la Española pasaron a otra islita vecina, pequeña y rocosa, llamada Tortuga, donde se establecieron y fortificaron.

Entonces... "de matarifes de reses se convirtieron en carniceros de hombres", dice Gosse (5), y bajo el mando del corsario Levasseur se constituyeron en una especie de cofradía llamada "Los hermanos de la costa", floreciente república o pseudo Estado, bien organizado y disponiendo de pertrechos, que hizo prosperar sus negocios y aureolar de fama y valentía sus vidas.

He aquí el momento transicional en que de bucaneros piratas se convierten en filibusteros corsarios. Y si se consulta un mapa histórico puede advertirse que los límites de sus dominios se dilataron bastante, siendo la raíz originaria de las actuales posesiones en la América Central de holandeses, ingleses y franceses.

El historiador de los bucaneros-filibusteros, Alexandre Olivier Exquemelin (6), nos ha dejado el relato—mitad verdad y fantasía—de sus actividades, de sus expediciones, de sus conquis-

(5) Op. cit.

(6) El historiador Manuel Murguía, en su obra *Galicia* (Barcelona, 1888) y en la página 327, dice que fué Antonio Freire, natural de La Coruña, quien escribió acerca de los piratas de América "aquel curioso libro que pasa por obra del forbante Squemeling".

tas... Y tanto él como posteriores cronistas nos han contado las *hazañas* de los famosos Mansfield, Morgan, Spaip, Daniel el Piadoso o el cruel Olonés, de los que trataremos, en parte, en otro capítulo.

Hasta finales del XVII, con la conquista de Cartagena de Indias por una flota anglo-española, no terminó el emporio de los bucaneros, que de piratas llegaron a ser corsarios merced a las patentes que los gobernadores franceses e ingleses de la Española, las Bahamas, Jamaica o Nueva Providencia les otorgaban desvergonzadamente. Pero estas "comisiones oficiales", aunque las encubriesen de aparente legalidad, en realidad no hacían más que respaldar sus actos de criminal piratería.

7. Los piratas del Oriente.

En otro siguiente capítulo apuntaremos los rasgos biográficos más acusados de un corsario gallego (Benito de Soto), que hizo sus campañas precisamente por los derroteros orientales de la costa africana. Por estas mismas aguas, por las del Golfo Pérsico y Mar de Arabia, y por las del Celeste Imperio y el Imperio del Sol Naciente, también se han encontrado las audaces huellas de la piratería, que desde los tiempos más remotos hasta los más próximos consiguió monopolizar los negocios marítimos que dan fuerza a los pueblos y riquezas a los particulares.

Quizá esté en el Oriente, y para ser más exactos en el archipiélago malayo, la tumba de la piratería, y a este respecto es interesante y patriótico hacer notar que el 10 de febrero de 1876, en nuestro Congreso de los Diputados, se anunciaba por boca del ministro de Ultramar el éxito rápido y feliz de una expedición naval española que, al mando del general Malcampo, había ido a las islas joloanas para combatir a los piratas de aquel archipiélago. ¡La bandera española bien pronto pudo ondear victoriosa sobre aquel nido de piratas malayos!

La tumba, sí, de la piratería; crimen contra el Derecho de

Gentes, que muchas veces, como hemos visto, y todavía advertimos más, se ha disfrazado con el apelativo de "corso", engañando a los bienintencionados y aprovechándose de los incautos con la astuta e inicial ventaja que les proporcionó siempre su desaprensión.

Naciones corsarias de nombre e incluso "de jure", pero con una raíz piratesca "de facto". En el libro de la Historia tienen los españoles muchas deudas sin saldar, pero es bello ser acreedor perpetuo sin manchas ilegales o antijurídicas...

¡Que nosotros supimos llevar dignamente la condición de corsarios y con una Real Patente dimos a la Patria muchos timbres de gloria!

Y así, el inglés Richard Hakluyt (7) hace justicia a los españoles cuando dice con notable y poca sospechosa autoridad de que mientras España tenía bastantes medios en que emplear sus marineros y "no criaban piratas", los franceses e ingleses tenían la peor fama por sus desenfrenadas y diarias piraterías.

(7) En su obra titulada *Voyages and Discoveries*, Glasgow, 1903.

CAPITULO XIV

BREVE HISTORIA DEL CORSO ESPAÑOL

1. Preliminares.

"Todas las Marinas—dice el capitán de navío don Indalecio Núñez—tienen origen pirata: al mar se salió a robar; el comercio vino después; después, la guerra posthomérica, y de este origen no se libra ninguna Marina salvo la española oceánica, porque ésta salió a descubrir. Por eso, en los siglos de los Austrias el carácter dominante de nuestra Marina es el científico. Los demás podían robarnos, dueños de la estrategia (el problema policial siempre es difícil, porque la estrategia está siempre en manos de los criminales), y en el robo encontraban compensación y premio a tan azarosa vida. Ningún Estado europeo protegía sus marineros; España tampoco, y era la única obligada a hacerlo, porque para sus marineros eran inútiles las letras de marca y patentes de corso; los españoles no podían lucrarse en la mar" (1).

Son exactas estas palabras y, humildemente, las apruebo; España no tiene origen pirata; pero sí fué una nación corsaria—la única quizá entre todas las que figuran en este libro—, ya que son muchos los antecedentes históricos que lo patentizan.

Dejando apartados los documentos reales de Pedro IV de Aragón, Enrique II y Juan II de Castilla, los Reyes Católicos y de-

(1) Indalecio Núñez: "Conferencias en la Escuela de Guerra Naval". Madrid. Curso 1946.

más posteriores monarcas, según los cuales se concedían privilegios a particulares para armarse en corso, tenemos la realidad de los corsarios cantábricos—vizcaínos y guipuzcoanos principalmente—y de los corsarios mediterráneos, sobre todo mallorquines.

La creación de la famosa "Armada de Galicia" fué motivada principalmente por la diaria e incesante necesidad que tenía el país gallego de defender su dilatada costa de los ataques piratas, entendiendo los gobernantes locales de entonces que para evitar tales males se necesitaba poner en la mar alguna fuerza de signo contrario. Por eso, no es extraño ver en los libros de Actas de los Municipios gallegos la noticia de "haberse armado en corso una o más naves para perseguir a los piratas" (2). Pero esta cuestión de la escuadra gallega es de tan complejísimos antecedentes y elementos que, dada la índole de esta obra, no podemos detenernos en ella.

2. La Hermandad de las Marismas.

J. E. Casariego (3), que ha estudiado con amor de aficionado y probidad de erudito las instituciones marítimo-militares de Castilla, hace notar que desde los siglos XIII, XIV y XV las Hermandades de mareantes cantábricos sostuvieron con ingleses y bayoneses verdaderas guerras de corso, distintas a las oficiales y regulares sostenidas contra los moros, y que eran directamente llevadas a realización por la Corona castellana.

Los reyes españoles fomentaban el armamento en corso (como puede advertirse en los apéndices), y tanto en la *Recopilación* de Montalvo, libro VI, título I, ley 17, dictada por Enrique II en la ciudad de Burgos, como en la Partida II, título XXV, ley 4 del Rey Sabio, encontramos el derecho típico de la regalía del quinto,

(2) Manuel Munguía, *Galicia*, Barcelona, 188, pág. 316.

(3) J. E. Casariego, *Historia del Derecho y de las Instituciones Marítimas del Mundo Hispánico*, Madrid, 1947.

es decir, que de aquellas presas que hiciesen los corsarios, tenían que dar a la Corona una quinta parte del total, aunque a veces esta cantidad aumentaba o disminuía al arbitrio real (4).

En el Formulario de cartas de Juan II nos encontramos con un documento por el cual el rey concede patente de corso a un súbdito suyo para "traer dos naos de armada en el Estrecho contra los moros enemigos de nuestra Sancta Fé e les facer dellas toda guerra e mal dapno que pudiere".

La exigencia de depositar una fianza como trámite previo de la concesión de la patente, y que ya la estudiamos en anterior lugar, figuraba en la Cédula de los Reyes Católicos de 1487, referente a los mareantes de Guipúzcoa que quisieran dedicarse al corso.

Pero hablemos ya concretamente de la célebre Hermandad de las Marismas, también llamada Hermandad de las Villas de la Marina de Castilla, interesante institución gremial que agrupaba a mareantes y navegantes del litoral cantábrico y... hasta del interior..., ya que paradójicamente representantes de la ciudad y Concejo de Vitoria se asomaron a la mar de sus vecinos para participar con los de Fuenterrabía, San Sebastián, Guetaria, Bermeo, Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera. El acta fundacional lleva la fecha de 4 de mayo de 1296, durante la minoridad de Fernando IV, y se decidió fijar la capitalidad de la misma en Castro Urdiales. En sus documentos se estamparon un sello que representaba un castillo sobre olas y con la leyenda que decía: Seello de la Hermandat de las Villas de la Marina de Castiella con Vitoria".

Fué tal la importancia de esta institución gremial que otras villas y ciudades costeras imitaron sus estatutos y sistemas de funcionamiento, pero sobre todo destaca su interés en su proyección exterior. Ya es sabido el valiente proceder de la gente de mar en estas costas, en pugna constante con su parigual de Francia e Inglaterra. Comentarista nada sospechoso como el inglés

(4) Vid. en los citados Apéndices el texto del Fuero de Cartagena, sobre corso y pesca, dado por Fernando III en 1246.

Rodney Gallop (5) hace justicia a los del Norte español por sus notables hazañas marineras, en competencia con otros pueblos navegantes y audaces.

Y las guerras que los cántabros sostuvieron con bayoneses e ingleses—como insiste Casariego—fueron en realidad guerras de corso, es decir, operaciones bélicas navales llevadas a cabo por los particulares de la Hermandad, que armaban sus naves y se hacían a la mar en defensa de sus intereses. Casi siempre, además, el éxito les sonrió...

3. Corsarios del Mediterráneo.

El investigador del Instituto Histórico de Marina y correspondiente de la Real Academia de la Historia don Juan Llabrés nos ha dejado la curiosa noticia de los corsarios mallorquines del XVII y del XVIII, sacada de manuscritos raros y apreciabilísimos existentes en la Biblioteca Provincial de Palma (6).

Estos esforzados corsarios mallorquines operaron, con victorioso fruto, ante las costas vecinas de Francia e Italia, e incluso demostraron su valimiento en las de Argel y Turquía, infiriendo graves daños a la piratería enemiga.

En la primera centuria del corso mallorquín, con escasa disponibilidad de medios ofensivos y defensivos, lo que hace más atrevida y audaz su empresa, los resultados obtenidos eran esporádicos y únicamente estaban acordes con las necesidades de una coyuntura determinada. Pero ya en la segunda centuria, es decir, en el año de 1748, el corso mallorquín tomó más incremento e importancia, disponiéndose por Real orden de 3 de septiembre del año expresado que se armaran en corso, a cargo de las arcas oficiales, cuatro jabeques grandes. "Hechas por las autoridades locales—dice el citado Llabrés—las gestiones oportunas, se contrataron como los más a propósito y de más porte el jabeque-correo "Santo Cristo de la Santa Cruz", de Barceló; el de patrón Pedro Antonio Padrines, el de Juan Xamena, mallorquines, y el de Juan Ramón de Ibiza, fijándose el precio mensual de 150 pesos por buque y ocho por plaza de las 150 que se calcularon para cada uno, sin comprender su guarnición: un sargento, un tambor y 24 soldados, de que también se les dotaba..." (7).

(5) Vid. *El hombre de mar vasco* (*The Geographical Magazine*, Londres, octubre 1935).

(6) J. Llabrés, *Corsarios mallorquines del siglo XVII*, Palma de Mallorca, 1944.

Precisamente a esta circunstancia, y a otras de semejante origen, debió el gran marino mallorquín Antonio de Barceló su ingreso en la Real Armada, en la que alcanzó lauros y honores como señala Llabrés.

Y fué curioso el caso de un teniente de Caballería (de un regimiento de Dragones de guarnición en la isla) llamado Lucas Orell, que allá por los años de 1760 y siguientes enterró sus espuelas para empuñar un catalejo en su puente de mando del jabeque corsario "La Purísima Concepción" y andar haciendo la guerra en corso a los berberiscos del Mediterráneo (8).

4. En el camino de las Indias...

"La potencia comercial y financiera de España parecía invencible. Una sola esperanza quedaba a los comerciantes ingleses, obligados a olisquear desde lejos el prodigioso festín. Puesto que España había descubierto un camino sudoeste hacia las Indias, y Portugal uno sudeste, quizá existiera también otro noroeste y nordeste..."

Con estas harto sugerentes frases del escritor André Maurois (9) he querido empezar este epígrafe referente a la etapa histórica del corso marítimo más trascendental. La que tiene por

(7) Llabrés, op. cit.

(8) En los Apéndices de esta obra figura una curiosa solicitud de este arriscado "jinete del mar", dirigida al Marqués González de Castejón.

(9) A. Maurois, *Historia de Inglaterra*, Barcelona, 1948 (5.ª edición).

escenario ese largo y ancho camino de las Indias, descubierto por las quillas españolas, y transitado por primera vez por ciento veinte españoles...

No pretendo ahora aumentar con estas torpes páginas mías la literatura que se ha hecho en torno al descubrimiento de las Indias occidentales. Sabido es, sobradamente, que tal hazaña y las consecuencias que de la misma se dedujeron cambiaron sustancialmente el modo de ser de los pueblos y el destino de sus momentos históricos. Es obvio asimismo, pero sin embargo gusto de hacerlo de nuevo, señalar que de tan colosal acontecimiento se desarrollaron considerablemente, y a la vez, la industria con la adquisición de las materias de aquellos países, hasta entonces vírgenes e inexplorados; el comercio, con la perspectiva de un nuevo campo de operaciones, más vasto que nunca; la navegación, con el aumento de fletamentos, que sostuviesen las recién estrenadas rutas, y como compendio de todas las mejoras la riqueza, dueña y señora de la humanidad...

Pero... por este camino de las Indias había de circular bien pronto la envidia y un deseo torpe de emulación entre todos los navegantes. Y quizá los documentos pontificios (como la famosa Bula de Alejandro VI), que señalaban unas demarcaciones excluyentes, contribuyesen a encender la mecha en el polvorín extenso del Océano desvelado...

España y Portugal, con el orgullo y el honor de sus conquistas, comenzaron a desenvolver su vida mercantil por *este camino* suyo y muy suyo.

Inglaterra, Francia, Holanda..., con la carga de su pasado marinero y comercial, no estuvieron mucho tiempo silentes y a la expectativa. Muy pronto pasaron de la inactividad al ataque, y los medios empleados no se preocuparon demasiado si tenían un matiz dudoso.

Aunque el esplendor inglés datase del siglo XV, en tiempo de su Enrique IV, el que fundara una "Sociedad de Aventureros Mercaderes", su cenit lo alcanzó en la época de la reina Isabel, a quien la fortuna la sonrió con el aniquilamiento de la Liga Han-

seática y la destrucción de nuestra Armada Invencible, sucesos memorables y tristemente célebres por lo que a nosotros respecta, que contribuyeron a que el poderío naval de Inglaterra se ejerciese en todos los mares. Fué entonces cuando nació en su mente de gran pueblo el pensamiento de dominación en las cinco partes del mundo...

La piratería de Inglaterra, que ya era conocida en el expresado siglo XV, iba a adquirir cínicamente en la siguiente centuria "proporciones patrióticas", como dice en su misma obra André Maurois cuando maneja el texto inglés de Callender (10).

Y en efecto. Ya hemos insistido varias veces, a lo largo de este trabajo, que las fronteras entre comercio digno y piratería han estado siempre malamente señaladas. Y en la época que estamos estudiando ahora la piratería había evolucionado hasta convertirse astutamente en ingenua acción comercial... "El resultado no se hizo esperar—dice el erudito investigador Rumeu de Armas en su valiosísimo libro *Viajes de Hawkins a América*—con la organización de las flotas y armadas de guarda; España obligó al corso a buscar la segunda de sus fases: el comercio clandestino. Lo empezaron los franceses conduciendo hierros, paños y bujería a las Antillas y lugares circunvecinos; lo siguieron los portugueses llevando negros de Guinea, solicitados por los mineros y agricultores, y lo monopolizaron más tarde los ingleses en su doble papel de negreros y mercaderes (11).

A la muerte de Isabel no decayó tampoco la prosperidad de Inglaterra, y fué precisamente con el advenimiento posterior de la República cuando dió rienda suelta a su poderoso genio mercantil. En 9 de octubre de 1651 Oliverio Cronwell, con su "Acta de Navegación", aseguraba el monopolio de los transportes marítimos para las escuadras británicas, en perjuicio principal de Holanda, y originaba un importantísimo sistema colonial amén de un notable desarrollo mercantil y de supremacía marítima. Los

(10) Titulado *Naval side of British History.*

(11) Antonio Rumeu de Armas, op. cit., Sevilla, 1947, pág. 15.

corsarios ingleses estarían por este lado respaldados hasta por una disposición jurídica.

Holanda—siempre en lucha con el agua—tuvo también su participación activa en pro del esplendor corsario. Antes de su guerra con los españoles, estaba en el puerto de Amberes el centro de su actividad mercantil, teniendo también gran importancia el de Amsterdam. Pero cuando Felipe II les cerró el paso al de Lisboa, prohibiéndoles el comercio con los portugueses, orientaron sus relaciones con las Indias, fundando la famosa "Compañía de las Indias Occidentales", cuyas maneras de proceder fueron siempre las relativas a la navegación en corso de manera más o menos "ortodoxa". La potencialidad naval de Holanda declinó, sin embargo, por las largas guerras que sostuvo con Inglaterra (a las que aludo en otra parte de este libro) y porque equivocadamente consideró a su imperio colonial como una especulación comercial en vez de una porción de patria a la que hay que defender con heroísmo.

Hasta el reinado del Rey Sol, no ocupó Francia un lugar importante en el comercio de las naciones. Fué en tal reinado, cuando merced a la habilísima política del ministro Colbert, que de hijo de un oscuro comerciante de paños en Reims supo ganarse, primero, la confianza del cardenal Mazarino, y después, el título de Interventor general del Reino. Y a Colbert, con exclusividad, se debe la creación en Francia de la Marina militar, pues él fué quien estableció un sistema de levas regulares en los distritos marítimos y creó cuerpos especiales de guardias marinas y otras gentes de mar; fortificó las costas, dotando de almacenes y arsenales a algunas plazas (Brest, Havre, Tolón y Dunquerque), y fomentó, en suma, la navegación mercante con la publicación de su "Ordenanza de la Marina" de 1681, así como la formación de cinco grandes Compañías para los viajes ultramarinos sobre todos aquellos que debieran hacerse siguiendo el derrotero de las Indias...

Corsarios franceses, corsarios ingleses y "Mendigos del mar" holandeses, por este camino de las Indias se encontraron con los

buques de la Península ibérica; sus navegaciones eran, sin embargo, inocentes y el espíritu que les animaba no podía ser más elevado...

Hasta una reina supo darles espaldarazo de nobles cuando "hizo remar en su barca río abajo para armar caballero al supremo ladrón del mundo conocido en el puente de su "Golden Hind"..., como Gosse dice en su libro (12).

---

(12) Philip Gosse, op. cit.

APENDICES

ADVERTENCIAS

Con los afanes exhaustivos tantas veces invocados, el autor del presente libro ha querido completar su trabajo con otras páginas, en donde el que haya leído todas las anteriores pueda encontrar—acaso para su solaz—una mejor apoyatura ambiental del Corso marítimo. Por ello, a modo de apéndices, es decir, sin que constituyan parte medular de la obra, pero sí con la misma tipografía, figuran a continuación dos capítulos más en donde se incorporan unas resumidas semblanzas biográficas de algunos corsarios-piratas... y se reseñan otros aspectos del Corso. El jurista y el historiador que deseen únicamente centrar el tema desde sus ángulos propios, pueden pasar por alto dichas siguientes páginas, que se han hilvanado sin propósitos de erudición y sólo para que, en su caso, pudiera evocarse más completamente tan interesante figura del derecho y de la historia de la navegación.

A continuación—en otro tipo de letra más reducido—se incorporan abundantes referencias documentales sobre antecedentes del Corso marítimo español, cuya historia particular debiera acometer algún incansable investigador. Se han transcrito—primeramente a modo de fichas—utilizando la obra de Fernández Duro *Armada Española;* con sus textos íntegros—después—se han copiado interesantes documentos de los fondos existentes en el Archivo del Museo Naval conocidos por Colecciones de Manuscritos de Fernández de Navarrete, Vargas Ponce y Sans de Barutell. A los señores Guillén, Vela y De la Válgoma, que me facilitaron el acceso a dicho Archivo y me dieron valiosas orientaciones, expreso desde aquí mi sincero agradecimiento.

APUNTES BIOGRAFICOS DE ALGUNOS CORSARIOS-PIRATAS...

1. Preliminares.

Goethe, el gran poeta germano, puso en boca de su Mefistófeles la siguiente frase que encerraba una verdad inconcusa: "La guerra, el comercio y la piratería constituirán una trinidad inseparable." Y en efecto, a estas tres actividades juntas se dedicaron, durante una época bastante dilatada por desgracia, los corsarios de todas las nacionalidades. Algunos tuvieron la habilidad de disimular sus sentimientos; incluso, otros, los disfrazaron con una falsa capa de sentimental generosidad; pero todos, desde los ladrones fenicios de la mar a los piratas orientales de tiempos casi actuales, pasando por los corsarios-caballeros de la corte isabelina de Inglaterra, anidaron en sus pechos la codicia junto a la crueldad.

De ellos—aunque no de su totalidad—pretendo bosquejar aquí su vida apasionada para completar de esta forma la parte histórica de este trabajo. La mayoría de sus figuras han sido objeto de libros biográficos, de monografías y de obras novelescas o puramente adscritas al género literario. La sagacidad de sus autores ha hecho que tanto sus vidas como sus hechos se hagan simpáticos al lector; presentan al corsario o al pirata (¡ya hemos dicho varias veces cuán fácil es confundirlos!) de manera agradable, como un héroe repleto de virtudes varoniles y ardorosas...

No pretendo, sin embargo, referirme a ellos con detalle. Ra-

zones de tiempo y lugar me lo impiden por otra parte. He elegido los más señeros y los he agrupado por países por motivos expositivos, aunque algunos no sintieran en su carne el palpitar del patriotismo y les importase bien poco saber que la tablazón de sus barcos constituye un trozo anímico y prolongado del país que los vió nacer.

2. Los berberiscos Barbarroja, Dragut, Uluch Alí...

Ya dijimos en un capítulo anterior que los corsarios de Berbería estaban organizados colectivamente, hasta el extremo de que disponían de poderosas flotas tan importantes en número y fuerza, o más, que las de la Cristiandad, y señalábamos también cómo actuaban, principalmente por las aguas del Mediterráneo, escenario de sus correrías próximo a los puertos africanos y turcos, que eran sus mejores bases de operaciones.

Aludamos ahora a las figuras más representativas del corso berberisco.

Pocos años después de la expulsión de los moriscos de nuestra Península, éstos comenzaron a ejercer una actividad marítima para subsistir. Tenían embarcaciones mayores y más rápidas que en tiempos anteriores, pues no en balde habían aprendido mucho de los civilizados españoles, y a bordo desarrollaban ya una disciplinada organización basada en el temor y en la violencia.

Tres hermanos, hijos de un alfarero griego llamado Jacobo, de religión cristiana, habían de ser los fundadores de una raza de corsarios mahometanos. El mayor de los tres, de nombre Arouj, nacido en Mola, pueblecito de la isla de Mitilene, el año de 1473, pronto empezó a dar muestras de su ardimiento y vocación marinera. Ya a los veinte años de edad, después de haber renegado de la religión de Cristo y abrazar las creencias del islamismo, se embarcó a bordo de un barco corsario turco, donde completó su

adiestramiento en la dura vida de la mar y de las luchas cuerpo a cuerpo.

Jurien de la Gravière, a quien ya he citado antes, que ha estudiado la historia de los corsarios berberiscos, publicó en 1886 un libro sobre Doria y Barbarroja, en donde aporta datos acerca de este famoso renegado de Mitilene. El historiador español Haedo y Fernando Denis, que también trataron de los Barbarroja, presentan al primogénito Arouj "de cuerpo no muy alto". Pero lo que le valió el sobrenombre que lo hizo mundialmente famoso era "su pelo y su barba, que eran perfectamente rojos".

Muy pronto Arouj Barbarroja comprendió que tendría más éxito en sus aventuras si se desligaba de sus jefes y operaba con independencia, y así, cuando después de haber sido capturado por los cristianos, se fugó de Rodas. comenzó a navegar por su cuenta y a riesgo individual. Sin embargo, no era tan tonto como para suponer que no le era necesario alguna protección. Por tal motivo solicitó ayuda del emir de Túnez, quien sabedor de su pericia náutica y anteriores hazañas le confió el mando de dos de sus naves, así como la entrada libre en los puertos tunecinos de Djerba y la Goleta.

La primera victoria resonante que obtuvo Arouj, a quien acompañaban sus hermanos menores Kheir Eddin e Isaac, fué la que valiéndose de un astuto plan estratégico le proporcionó dos magníficas presas a costa de la flota del Papa Julio II.

El hecho lo describe, con detalle, el interesante libro de Gosse, tantas veces citado. La artimaña empleada por Barbarroja para capturar las dos galeras pontificias la describe el aludido autor tan sugestivamente que quiero transcribir íntegramente sus párrafos:

"El Papa Julio II había despachado dos de sus mayores galeras, perfectamente armadas, a transportar un cargamento de varios objetos de valor desde Génova a Civita-Vecchia. La embarcación que navegaba delante, a varias millas de la otra, que la perdió de vista, pasaba frente a la isla de Elba cuando dió vista a un galeón; pero no habiendo sospechado nada, continuó firme y

lentamente su marcha. El capitán, Paolo Víctor, no tenía, en efecto, ningún motivo para presentir la presencia de piratas en su vecindad. Los piratas berberiscos no habían aparecido en las aguas por muchos años y, en todo caso, sólo solían atacar embarcaciones pequeñas. Pero de pronto el galeón se pareó con la galera y el italiano vió que su cubierta era una masa de turbantes en movimiento. Sin un saludo, y aun antes de que la galera tuviera tiempo de ponerse en guardia, una lluvia de flechas y disparos cayó sobre su puente, atestado, y un momento después los moros trepaban en bandadas por sus dos costados al mando de un hombre fornido y de barba de fuego.

En pocos momentos la galera era presa de los musulmanes y los miembros supervivientes de la tripulación fueron empujados y aguijonados como reses en la cala.

El capitán de barba roja puso en ejecución la segunda parte de su programa, que era nada menos que el de apresar la segunda galera pontificia. Algunos de sus oficiales desaprobaron la segunda aventura por ser peligrosa dentro de las circunstancias: la tarea de retener la presa ya conquistada parecía suficiente sin intentar otra. El jefe los redujo a silencio con un gesto imperioso: había trazado ya un plan por el cual la primera victoria ayudaría a la segunda. Ordenó que se despojara a los prisioneros de sus ropas, las cuales vistieron entonces sus propios hombres, distribuídos en posiciones destacadas a bordo de la galera, llevando a remolque su propio galeón para hacer creer a los de la segunda embarcación que el barco pontificio había hecho una presa.

La trampa surtió su efecto. Las dos embarcaciones se acercaron; la tripulación de la segunda se aglomeró contra la borda a ver lo que había ocurrido; otra descarga de flechas y disparos y, en pocos minutos, los marineros cristianos se hallaban encadenados a los remos de su propia nave en sustitución de los libertados esclavos moriscos. A las dos horas del primer encuentro el galeón navegaba con sus víctimas rumbo a Túnez."

Con esta sensacional y fructífera aventura, el primero de los Barbarroja se aureoló de fama y prestigio y tuvo muchos seguidores, que bien pronto infestaron de corsarios-piratas las aguas del Mediterráneo. Pero los buenos capitanes de Fernando el Católico se opusieron con tanto denuedo a este poderío berberisco, que en pocos años conquistaron para la Cruz los puertos de Orán, Bugía y Argel. En esta última ciudad construyeron una fortaleza asentada en la isla del Peñón, frente a la boca del puerto argelino; pero ésta tuvo que sufrir, también en un breve plazo, los ataques continuados de los mahometanos, que intentaban rendirla. Así las cosas, Arouj Barbarroja, valiéndose siempre de su astucia y habilidad, se adueñó de la plaza—desguarnecida a partir de la muerte del Rey Católico—estrangulando al jefe árabe Sehin, que se le oponía. De tal modo, el capitán de la ígnea barba pasó a ser desde entonces monarca argelino y de cuyo trono habrían de gozar sus hermanos y continuadores.

Sin embargo, Arouj Barbarroja fué prontamente aniquilado, cayendo en manos de los soldados del César Carlos V, que mandaba el marqués de Comares, junto al río Salado.

El segundo de esta dinastía de corsarios musulmanes, Kheyr-ed-din Barbarroja, fué más grande que su hermano mayor, ya que al arrojo y valentía tradicionales en esta familia unía una capacidad mental y unas dotes de político en grado sumo.

"Era de aventajada estatura, de semblante serio y majestuoso; robusto y bien proporcionado, muy peludo y de barba extremadamente poblada; sus cejas y pestañas, excesivamente largas y gruesa; antes de que su pelo se tornase gris y blanquecino, era castaño claro." Así lo retratan sus biógrafos.

Aunque la participación bélica de este corsario no fué tan activa como la de su hermano—pues dirigía las expediciones a distancia y tenía buenos lugartenientes—, en cierta ocasión se hizo a la mar con el propósito de hacer una presa singular: la de la hermosa dama Julia de Gonzaga. No obstante, esta bella italiana pudo escapar de sus garras, y salvarse así de ser una favorita de Solimán el Magnífico, a quien devotamente acataba Kheyr-ed-din...

Este fracaso le picó en el amor propio, y con más ardor que nunca dirigió personalmente el asalto y conquista a la plaza de

Túnez, lo que consiguió en brevísimas jornadas de lucha. De tal forma se desequilibró la balanza mediterránea, tan esencial para la vida de los dominios de nuestro Carlos I de Austria, que éste organizó inmediatamente una fuerte escuadra de 600 naves, al mando del almirante Andrea Doria, para que diese batalla a los berberiscos.

El éxito fué en aquella coyuntura de los caballeros cristianos y la bandera de España ondeó en el castillo de la Goleta, frente a la ciudad tunecina.

Kheyr-ed-din, con sus 10.000 guerreros, avanzó contra los españoles; pero tampoco tuvo suerte en tal ocasión, teniendo que emprender la huída a Bona, donde previsoramente tenía lista su flota.

Esta conquista de Túnez no fué, sin embargo, aprovechada (1).

Y en efecto, a pesar de que Carlos ordenó emprender nuevos ataques, esta vez contra el propio Argel, principal nido de los corsarios, tampoco llegó el momento del desquite final y decisivo, pues el temporal—como en la posterior ocasión de la Invencible—coadyuvó trágicamente a que el desastre fuese total, los hombres pereciesen en el combate y las naves se desarbolasen entre vendavales y cañonazos. Carlos V y los jefes de sus ejércitos y flota acordaron la retirada y la Media Luna siguió ondeando con orgullo en aquella orilla del Mediterráneo. Entre los hombres que se opusieron a la retirada figuraba Hernán Cortés, el futuro conquistador de Méjico, que ya apuntaba destellos de gloriosa tozudez y valentía...

Empezó entonces la inteligencia entre los musulmanes y Francisco I de Francia. Esta política tan rara en que públicamente se aliaban cristianos europeos y mahometanos de Africa bajo la férula del Turco escandalizó a la Corte española, aunque no extra-

(1) En forma parecida se expresan Castilla y Areilza en su eruditísimo libro *Reivindicaciones de España*. "Pudo haber sido el final del poderío turco—añaden los prestigiosos autores—; pero debido a causas diversas, la fuerza de Barbarroja quedó prácticamente intacta, amenazando de nuevo las costas y la seguridad de nuestro comercio."

ñó demasiado, conocido como era el odio que el monarca francés dispensaba al emperador. Este "escándalo de la Cristiandad" —como lo tildan los citados Castiella y Areilza—fué durante el siglo XVI "una perenne directriz de la política exterior de la nación vecina".

En 1543, Francisco I estableció su primer contacto con Solimán, y el propio Kheyr-ed-din fué a Marsella en calidad de embajador. Y por cierto... que este viaje suyo fué también el de luna de miel, ya que al pasar por Reggio contrajo matrimonio con una de sus cautivas, a quien "dió como regalo de boda la libertad de sus padres", según comenta Gosse.

Tres años después, y en su suntuoso retiro del Bósforo, moría, dejando tras sí una huella grande en la tumultuosa historia de los corsarios célebres.

El menor de los Barbarroja no marcó, por el contrario, impronta acusable en esa historia.

Sin pena ni gloria pasó inadvertido, acaparando la atención otras figuras surgidas al amparo de Arouj y Kheyr-ed-din.

Estos fueron: Dragut; Drub "el Diablo", un español renegado; Sinan el judío; Murad Reis y Uluch Alí. El primero y el último fueron los más significativos y a ellos voy a referirme seguidamente, aunque con brevedad.

Aunque de familia campesina de Anatolia, Dragut miraba a la mar que tenía enfrente y pronto sintió cómo ella le atraía con indudable fuerza magnética. Cuando todavía no era más que un arrapiezo, huyó de sus padres y se enroló en un barco turco, del cual se independizó bien pronto para navegar aisladamente en otra nave robada y en la que comenzó a organizar y desarrollar expediciones piráticas. El óptimo resultado obtenido llegó a oídos de Kheyr-ed-din, quien invitó a Dragut para que navegase con sus hombres.

"Desde entonces—dice Morgan en su *Complete History of Algiers*—no pasó verano en que no saqueara las costas de Nápoles y Sicilia ni cruzó nave cristiana entre Italia y España que no fuese atacada por él, y cuando no hacía presa en el mar se resarcía

descendiendo a lo largo de las costas, saqueando pueblos y ciudades, escapando con multitud de cautivos."

Pero la fortuna es veleidosa y cambia con mucha frecuencia... Por eso, no pasó mucho tiempo sin que el propio Dragut conociese el "duro banco" de la cautividad, ya que un sobrino del almirante Andrea Doria lo apresó en aguas de Córcega y estuvo cuatro años amarrado a los remos de su propia galera.

Su cautividad terminó por rescate y gracias a los buenos oficios del Gran Maestre de la Orden de Malta Juan de la Valette, quien más adelante había de dar su nombre a la capital de la isla maltesa. E inmediatamente reanudó su actividad corsaria, en contra incluso de los Caballeros de Malta, que tanto habían hecho por él. Su vuelta coincidió con la retirada "de los negocios" de Kheyr-ed-din, y así pudo ostentar en seguida el mando de la flota berberisca, con la que siguió cosechando triunfos.

Habiéndose establecido en la isla de Jerba, situada en la costa tunecina frente a Malta, pudo escapar otra vez de una captura cierta. Vino después un período en que las fuerzas corsarias de Berbería y las de la Orden Hospitalaria de Malta tuvieron numerosos encuentros. La valerosa e interesante historia de esta Orden figura publicada por el Instituto Histórico de Marina, merced a los eruditísimos trabajos de que es autor el coronel de Intendencia de la Armada don Jaime Salvá.

"Esta gloriosa institución—dice este profundo investigador en su exhaustiva obra—, feliz supervivencia de las Cruzadas, existía aún cuando el Renacimiento, por una parte, y la Reforma, por otra, habían socavado los cimientos de la antigua organización feudal. En esos días de transformación política y social, de efervescencia ideológica, de descubrimientos trascendentales que habían de cambiar la faz del mundo, subsistía en medio del Mediterráneo, conservando su carácter de Estado independiente y su régimen de República aristocrática una comunidad religioso-militar con ramificaciones en todos los Estados cristianos, en los que reclutaba sus individuos."

Y contra los caballeros de esta ínclita Orden de Caballería

hubo de luchar el corsario berberisco Dragut, lo mismo que lo hicieron los Barbarroja e igual que lo harían los demás seguidores, hasta que en Lepanto se oscureciese la Media Luna para dejar brillar al Sol de la Cristiandad.

Es natural, por ocioso, que no trate de reseñar las acciones bélicas sostenidas entre las naves de Andrea Doria y Dragut; sólo diré que éstas fueron varias en aguas de los Gelves y en las cercanías del Peñón de Vélez de la Gomera, culminando en el sitio cruento y dilatado del bastión de Malta, isla codiciada por el Sultán de Constantinopla, que además estaba furioso a la sazón porque los cristianos le habían capturado a dos de sus más apreciadas odaliscas.

El día 18 de junio de 1565, cuando Dragut reconocía las baterías sitiadoras, fué herido mortalmente por un proyectil disparado por las mismas de tal forma que rebotó en el parapeto, haciéndole caer una pesada piedra en la cabeza. Cuatro días después moría, causando un gran desaliento en sus huestes, que aumentaron así sus pérdidas, elevadas, según el cronista contemporáneo y soldado del sitio Francisco Balbi de Corregio, a más de 30.000 hombres.

Y llegamos a la apoteosis del día 7 de octubre, festividad de Nuestra Señora del Rosario del año de 1571, "la más grande ocasión que vieron los siglos"...

En tan singular escenario jugó su papel el último corsario cuya vida quiero bosquejar seguidamente: Uluch Alí, renegado calabrés, llamado también Ochiali, que combatió a las órdenes de Dragut en el sitio de Malta, de donde escapó con salud.

Con lenguaje de esta época, y empleando una metáfora reciente, pudiéramos decir que la toma de Chipre por Uluch Alí fué "el pasillo de Dantzig" de la batalla de Lepanto. En efecto, el célebre corsario berberisco, deseoso de hacer alguna conquista que borrase la amarga derrota de Malta, sitió y ocupó definitivamente la isla de Chipre, que pertenecía a la República de Venecia, y nido, por curiosa paradoja, de los corsarios venecianos.

Este "Sarajevo" del siglo XVI—por agotar los símiles bélicos

de la presente centuria—hizo surgir una especie de nueva Cruzada, bajo la dirección espiritual del Papa Pío V (que luego subiría a los altares) y el timón de mando del joven Juan de Austria... Pero... esto formaría parte de otra historia, que péñolas más autorizadas que la mía han escrito ya.

Uluch Alí tuvo suerte también en esta ocasión y escapó con vida de Lepanto. Sin embargo, en aquellas aguas se hundió para siempre el poderío naval turco y, por consiguiente, el agresivo corso berberisco, que durante tantos años navegó por el Mediterráneo hostigando y saqueando a las naves cristianas.

3. Los ingleses Drake, W. Raleigh, Hawkins, Cavendish, Morgan...

Como el imperio de España se iba acrecentando paulatinamente merced al arrojo de nuestros marinos y conquistadores, en otros países de Europa surgieron lógicamente los celos... A estos extranjeros "se les iban los ojos y las manos tras los galeones españoles que portaban el oro y la plata que el trabajo de nuestros colonizadores arrancaba de unas minas lejanas. La bruma de todos los mares creó, entre la opacidad esponjosa de la niebla, un nuevo ser viviente, mitad hombre, mitad delfín, que con terrible voracidad atacaba a nuestros galeones. Eran los corsarios, los piratas. Pero eran corsarios y piratas cuando caían vencidos y nuestros generales los colgaban del palo mayor si regresaban a sus puertos de origen con las naves desarboladas a cañonazos. Pero si el éxito coronaba su "razzia", si lograban apresar el tesoro y entraban triunfantes en puerto, entonces no eran corsarios ni piratas, sino auténticos héroes nacionales para quien su Patria tenía toda clase de mimos".

De tal forma se expresa el especialista en tema marineros Ciriquiain-Gaiztarro al hacer historia de la participación guipuzcoana en la gloriosa "Armada de la guarda de la Carrera de Indias". Y en efecto, estos hombres, corsarios, piratas o... caballe-

ros, de cuyas vidas voy a referirme, llegaron a inquietar a la Corona de España y a entorpecer el desarrollo de su comercio y navegaciones.

"Llevando en sus venas sangre de los mejores piratas del mundo—escandinavos, daneses, sajones, normandos—, no es extraño que la raza inglesa viniese a ser con el tiempo la primer nación corsaria." Esta nueva cita de Philip Gosse justifica aún más el origen de los Drake, de los Hawkins, de los Grenville... y de tantos más que florecieron en el siglo XVI.

Francisco Drake, el que al correr de los años habría de ostentar título de sir por disposición de la "Reina Virgen", Isabel de Inglaterra, nació, creció, vivió y murió en la mar. Un pariente suyo, también famoso corsario, John Hawkins, le adiestró concienzudamente en todas las faenas marineras y a los veintidós años—había nacido en 1545 en Tavistock (Devonshire)—ya mandaba "La Judith" por las costas de Méjico, donde comenzaron, en realidad, sus expediciones con fines muy lucrativos y de dudosa moralidad.

Habiendo estado a punto de ser capturado por los españoles de América, en dos ocasiones su estrella brilló siempre con extraordinaria fortuna, y hasta el año de 1595, en que murió de un flujo de sangre a bordo de su barco, su vida fué una serie continuada de éxitos.

En 1574, después de varias correrías fructuosas por el itsmo de Panamá, atacó la ciudad colombiana de Cartagena de Indias, donde ayudado por unos indígenas traidores a las autoridades españolas, apresó tres convoyes repletos de oro y plata. Con esta riquísima carga recaló triunfante en el puerto de Plymouth y no volvió a navegar hasta 1577, en que nuevamente, por la decidida protección de Isabel se hizo a la mar con cinco barcos. Bien es verdad que esta ayuda, según comentan casi todos los historiadores, estaba basada en el hecho de que también ella participaba en las ilícitas ganancias.

Esta expedición estuvo salpicada de arriesgadas peripecias y se dilató muchísimo, pues después de bordear las costas de Bra-

sil y Argentina pasó al Pacífico por el estrecho de Magallanes, navegando por las aguas occidentales de las Américas desde el Sur hasta el Norte de California, y regresando a Inglaterra por las Molucas y el Cabo de Buena Esperanza. Este viaje fué el primero de circunvalación del mundo que hacía un inglés, circunstancia que empujó a Drake a ostentar como escudo de armas un globo terráqueo con la leyenda "Primus circundedisti me"; sin embargo, notorio es para propios y extraños que tal hazaña la había hecho, mucho antes que Francisco Drake, un español que se llamaba Juan Sebastián de Elcano...

Pero si en aquel viaje no había puesto Drake "el cascabel al mundo", se enriqueció con fabulosas ganancias, de las que salvo la reina nadie tuvo que participar, ya que por temporales, sublevaciones y deserciones, más de la mitad de la expedición la hizo solamente con su "Golden Hind". Como tales depredaciones se habían efectuado en época de paz, nuestro embajador en la Corte isabelina de Londres, don Bernardino de Mendoza, presentó una fuerte reclamación diplomática; pero... la reina, entusiasmada con las hazañas de sir Francis (por otra parte, tan fructíferas para sus arcas personales), no hizo demasiado caso a tal protesta, a pesar de que varios de sus cortesanos, por temor a las represalias del poderoso Felipe II, la aconsejaron que devolviese el botín apresado.

Aunque continuaron sus correrías, que llevaban el típico marchamo del corso, Francisco Drake era ya todo un caballero y pertenecía a la Marina de guerra británica. Con el grado de vicealmirante, y mandando una división, se opuso a la Armada Invencible, siguiendo fiel a la tónica tradicional de su vida marinera, y que está condensada gráficamente en la frase "Haya paz o guerra entre España e Inglaterra, siempre había guerra entre Drake y los secuaces de la Inquisición", que el mismo, con profundo odio hacia los españoles, tantas veces pronunció públicamente.

Walter Raleigh, que también fué sir y mimado por la reina Isabel, capitaneó durante muchos años los barcos corsarios de Inglaterra, que entorpecían tan hábilmente el comercio español

con las Indias Occidentales. Aunque él no navegase, la dirección de las expediciones las llevaba personalmente desde Londres, donde ocupaba un puesto muy importante en aquella Corte.

En uno de estos viajes fué apresada una carabela portuguesa que traía a la Península al famoso navegante español Pedro Sarmiento de Gamboa (2).

"Gualterio Rale", como se le llamaba a la española, había nacido en Hayes en 1552 en un hogar honorable, donde aprendió los buenos modales que más adelante harían de él cortesano tan caballero y cumplido. Además, su paso por Oxford como estudiante de Leyes completó su educación, contribuyendo a esa aludida predilección que por él tuvo la reina Isabel de Inglaterra.

Aprovechando esta real protección, y para contentar su natural condición de aventurero, organizó varias expediciones hacia las Indias Occidentales, para lo cual obtuvo la correspondiente patente de corso; pero todas ellas fracasaron casi rotundamente, sufriendo naufragios, muertes y enfermedades sin cuento. Los tripulantes de sus barcos se mostraron descontentos por los resultados que obtenían, tan lejanos de los fabulosos que Walter Raleigh les ofrecía; pero él los aplacaba de nuevo con mejores promesas, envueltas en el aromático humo del tabaco recién estrenado, pues ya es sabido que fué Raleigh quien por primera vez introdujo en Inglaterra el fumar, así como la patata.

A pesar del escaso éxito que obtenía en sus viajes, algo hizo por el engrandecimiento de su patria, a costa, claro está, de los galeones y posesiones de España... Cerca de Terranova bautizó un extenso territorio con el nombre de Virginia, en honor de su amada reina, conocida, como es sabido, por la "Virgen de las Indias Occidentales".

(2) Con este motivo se inició una amistad entre Sarmiento y Walter Raleigh, de cuyo detalle nos da cuenta mi compañero Amancio Landín en su completa y sugestiva obra sobre la vida y viajes de este gran "descubridor de las Islas Salomón, Poblador y Capitán General del Estrecho de Magallanes y Almirante de la Guardia de Indias", cual es así el subtítulo de dicha obra que el Instituto Histórico de Marina editó en 1945 y que tan prestigiosamente ha enriquecido la bibliografía de nuestra Historia marítima.

Su vida de político y hombre de la Corte fué muy agitada y con los consabidos altibajos: del favoritismo o de la desgracia. Cayó en ésta cierta vez que la reina Isabel lo sorprendió con su amante Isabel Throgmorton, dama de honor de su confianza. Los celos reales se tradujeron violentamente en una orden de arresto que Walter Raleigh cumplió en la torre de Londres durante algunos meses. Su prisión causó gran alegría en determinados elementos del Gobierno de Su Majestad y de ciertos caballeros de la Corte, principalmente de su rival en el corazón de la reina, el joven galán Essex.

Los años siguientes estuvieron marcados con esta rivalidad entre los dos favoritos, que se odiaban más y más. Las expediciones de Raleigh en busca de lo que él creía El Dorado, y asentado geográficamente en la Guayana, contribuyeron a su desprestigio en la Corte, del cual no obtuvo mejora hasta que lo levantó con su afortunada acción contra el puerto de Cádiz en 1596. Pero al año siguiente su estrella comenzó a declinar definitivamente, pues mandando una flota como vicealmirante, pero bajo las órdenes supremas de su odiado Essex, fué acusado de desobediencia ante un Tribunal de Guerra. En 1601 se batió en duelo con su rival y éste fué ejecutado, pero poco después moría Isabel y se había de terminar su protección. El sucesor en el trono, Jacobo I, lo acusó de conspirar contra él y fué condenado a muerte, a pesar de que Raleigh era realmente ajeno a tal conjura.

Lo curioso del caso fué que aunque Walter Raleigh fué ejecutado en la torre de Londres, tal sentencia no se cumplió hasta 1618, o sea quince años después de haber sido firmada, ya que durante este lapso de tiempo el famoso corsario pudo entretener a la Justicia con la promesa de que descubriría, por fin, el prometido El Dorado...

Cuando el verdugo londinense lo decapitó, su hermosa cabeza de corsario había ideado ya, dando muestras de notable talento y preparación cultural, su famosa *History of the World* y otro gran número de prosas y poesías que merecieron el honor de ser impresas posteriormente.

Hemos de referirnos ahora al corsario John Hawkins (3).

Tal famoso marino-aventurero había nacido el año 1532 en Plymouth, cuyo puerto fué siempre cuna y nido de los corsarios ingleses. Su padre, William Hawkins, le educó en la dura vida de a bordo, en unión de otro hermano que también fué pirata, aunque sin conseguir tanta fama como John. Ya en 1564 la reina Isabel le había facilitado el navío "Jesús of Lübeck", con el que durante muchos años navegó por el Atlántico, cometiendo toda suerte de piraterías contra las posesicnes españolas de las Canarias y de América. En el archipiélago de las islas Afortunadas despertó, sin embargo, a otra práctica mucho más halagüeña y prometedora: a la trata de negros, repugnante comercio al que se dedicó en gran escala, para facilitar así mano de obra en las Indias y en la metrópoli.

John Hawkins se desenvolvió maravillosamente en este tráfico ilegal y fué él quien abrió "a su patria, Inglaterra, los nuevos mercados de América, que pagaban con barras de oro la audacia de los navegantes del Océano", como expugna el citado Rumeu con abundancia de datos.

Cuatro fueron los viajes de este corsario y negrero a América: las escalas en Canarias le ponían en posesión de informaciones españolas de muchísima importancia sobre el movimiento de nuestros barcos, las estancias en la Guinea le facilitaban la "carga de esclavos" y los regresos a Plymouth le permitían comerciar con el cuantioso botín conquistado. Pero... a veces los soldados españoles de las Indias Occidentales le salían respondones y no hacían caso de su consabida artimaña—típica de los corsarios—de la arribada forzosa en son de paz. Y así, en aguas de San Juan de Ulúa, cerca de Veracruz, el día 23 de septiembre de 1568, se le dió su merecido, ocasionándole una gran derrota apresándole

(3) Aquines o Acles en nuestros viejos documentos del siglo XVI, de quien ha tratado ya el citado Dr. Rumeu de Armas, en su erudito libro *Viajes de Hawkins a América* y "cuya figura, por lo siniestra, no puede ser simpática jamás a los españoles", como rotundamente afirma en el prólogo.

cinco barcos, entre ellos la capitana, el "Jesús of Lübeck", y numerosos prisioneros. No obstante, Hawkins tuvo la fortuna de poder escapar a bordo del "Minion" y regresar a Inglaterra, haciendo cínicamente escalas en los puertos gallegos de Marín y Vigo, donde no se le reconoció por las ingenuas autoridades locales. De la misma aludida batalla naval es curioso hacer notar que el capitán de la "Judith" desertó con su barco, regresando a Inglaterra. Se llamaba Francisco Drake, del que ya hemos dicho fué el pirata más famoso de Inglaterra.

Tuvo la habilidad John Hawkins de iniciar ciertas conversaciones con el Gobierno español, consiguiendo la libertad de sus compañeros que habían caído prisioneros en San Juan de Ulúa. De tal forma su ascendencia en la Corte de Isabel se acrecentó hasta el extremo de que fué nombrado tesorero de la Real Armada. En este puesto burocrático organizó eficazmente la flota que luego se opondría con tan excelente resultado a nuestra Invencible en las aguas del Canal.

En el transcurso de su cuarta expedición a las Indias Occidentales—también en compañía de Drake—, la vida de Hawkins navegaba hacia su último puerto. En la mañana del 22 de noviembre de 1595, "su cadáver recibió sepultura en el Océano", frente al puerto de San Juan de Puerto Rico.

En este museo corsario de Inglaterra debemos colgar a continuación el aguafuerte que nos muestra a Thomas Cavendish, también pirata, en contra de los intereses de España en Indias, que había nacido en el condado de Suffolk el año de 1555.

Cavendish, escolar de Cambridge y caballero al uso de la Corte inglesa, para rehacer su desbaratada fortuna familiar se hizo a la mar, donde suponía encontraría indudables ganancias si no se mostraba muy escrupuloso en su modo de actuar...

En 1586 salió de Plymouth, a donde regresó el 9 de septiembre de 1588, después de haber conseguido rematar el segundo viaje de circunnavegación al globo terráqueo, que hacía una quilla británica. En esta expedición la actividad piratesca estuvo a la orden del día, apresando o echando a pique, valiéndose de la traición, a numerosos buques españoles que venían a la metrópoli con los valiosos cargamentos de rigor. Pero la "hazaña" más repulsiva de Carvendish fué la que relata Landín, en su obra aludida, de dejar abandonados a un puñado de náufragos españoles que solicitaron su auxilio y que murieron de hambre en las solitarias tierras del Estrecho de Magallanes, allá por enero de 1587.

Siguió Cavendish cometiendo tropelías por las costas occidentales de América, apresando buques e incendiando pueblos de la costa que se oponían a sus exigentes demandas. Tras un combate en que su superioridad era bien manifesta, capturó el navío español "Santa Ana", que desde Cavite navegaba hacia Nueva España con un importantísimo cargamento de oro, plata y telas preciosas. Con este riquísimo botín a bordo de su único buque —había salido de Plymouth con tres—, regresó a su patria por Filipinas y el Cabo de Buena Esperanza. Escritores coetáneos dicen que hasta el último marinero de su tripulación iba vestido de seda; las velas de su navío eran de damasco y el palo mayor estaba cubierto de chapas de oro.

Como era ya rito tradicional, la reina Isabel lo nombró sir a su triunfal llegada; pero su acostumbrado despilfarro púsole bien pronto tan al borde de la ruina que tuvo que emprender antes de pasar tres años otra nueva expedición de lo que no volvió, ignorándose si murió en la travesía o en tierras de la América meridional.

Vamos a completar estos apuntes biográficos de corsarios ingleses refiriéndonos a Henry Morgan, el más célebre jefe de los bucaneros de Port Royal.

Había nacido en el País de Gales, de familia acomodada y dedicada a la labranza; pero de muy joven se trasladó a Jamaica, donde le reclamaba un tío suyo. Dado su carácter aventurero, era natural que pronto se pusiera en contacto con los filibusteros que infestaban aquellas aguas antillanas, no siendo extraño que el pirata Mansfield le concediese el mando de una de sus embarcaciones en la expedición que en 1666 se organizó contra Curaçao. Al morir Mansfield se hizo cargo de la jefatura suprema, y reunien-

do una flota de diez buques, que eran tripulados por la hez de los filibusteros, comenzó una trágica campaña de devastaciones, incendios y saqueos, en la que los pueblos de la costa cubana y los del interior sufrieron la peor parte. Puerto Príncipe y Porto Bello cayeron en sus manos, a pesar de que ambos estaban muy bien fortificados y de que sus habitantes opusiéronles una tenaz resistencia. "El acostumbrado proceso de torturas a los citados habitantes con asesinatos, robos, estupros y similares insolencias se prolongó por varias semanas", como dice el autor coetáneo Exquimelin en su obra sobre los *Bucaneros de América.*

La ciudad de Maracaibo ocupó después un triste lugar en la serie de crueldades cometidas por Morgan, y éste ya pensaba en retirarse tranquilamente para vivir del fabuloso fruto de sus piráticas ganancias, aunque sin lograrlo, pues sus compañeros y secuaces le obligaron a continuar sus expediciones.

Concibió Morgan entonces una empresa de mayor importancia. Todos los filibusteros con sus embarcaciones se pusieron a sus órdenes, y a fines del año de 1670 navegó hacia el Darien, desembarcando en la desembocadura del Chagres un contingente de bucaneros que le servirían para cubrir la posible retirada. El resto de sus fuerzas remontó el río con abundantes dificultades; pero al final obtuvieron el éxito buscado, ya que en la batalla que tuvo lugar frente a la ciudad de Panamá el ejército español tuvo la mala ventura de ser derrotado. Cuando el victorioso Henry Morgan abandonó la ciudad con un cuantioso botín, Panamá ardía por los cuatro costados...

Por este incendio, que indudablemente causó intencionadamente el jefe de los filibusteros, protestó con energía el Gobierno español; pero aunque Carlos II de Inglaterra hizo el simulacro de encausar a Morgan, el Tribunal no pudo condenarle en vista de la inmensa popularidad de que gozaba... Por otra parte, y al igual que en tiempos de sus antecesores los Drake y demás, Henry Morgan pudo anteponer la partícula sir a su nombre por designio real.

Regresó a Jamaica cubierto de honores y con el nombramiento de teniente gobernador de la isla. Allí permaneció hasta su muerte, ocurrida en 1688, y no en combate naval, sino en la pacífica cama, siendo enterrado con mayores muestras de exaltación en la iglesia de Santa Catalina, de Port Royal.

4. Los holandeses Simón Dauser y Jan Jansz.

Cuando los Estados Generales emprendieron su vasto movimiento de rebelión contra España, emplearon a muchos marinos en la guerra de corso. El comienzo fué así; pero bien pronto alcanzó un matiz marcadamente piratesco, cuando cada corsario empezó a actuar por su cuenta propia sin escrúpulos ni legislación que le pusiese algún obstáculo. Este fué el origen de Simón Dauser y de Jan Jansz.

El primero de ellos, nacido en Dordrechet, arribó a Marsella, donde vislumbró por vez inicial las tentaciones de la vida de los piratas mediterráneos. Inmediatamente, envenenado con la nueva droga, robó una embarcación y se hizo a la mar; la suerte le fué propicia en breve plazo y pudo trasladarse, con todos sus secuaces, a otra embarcación de mayor porte que había caído en sus garras. Así llegó su fama de audaz a Argel, donde no pudo menos de ser bien recibido.

En compensación, Simón Dauser facilitó a los berberiscos abundantes datos sobre la arquitectura naval de la época, enseñándoles a construir "barcos redondos", naves de vela redonda del tipo que ya era común en el Atlántico. De tal forma, en tres años amasó una considerable fortuna que le permitió vivir rodeado de gran lujo, al estilo oriental. En realidad, Dauser era como un nuevo pachá o bey argelino, pero conservando siempre su religión cristiana de la que no quiso renunciar... En estas circunstancias, sintió la nostalgia de la civilización europea y pensó en arbitrar algún medio para ir a residir a su patria. No ignoraba que por su actividad piratesca habría de encontrar serias dificultades, aunque éstas se eliminaron felizmente con el "sésamo,

ábrete" del dinero. En efecto, el rey de Francia Enrique IV le concedió autorización para residir en París.

El viaje de Argel a Marsella lo hizo en cuatro barcos que adquirió valiéndose de su natural audacia, e imponiéndose por la fuerza a sus tripulantes, que eran también piratas. De esta guisa se presentó en el puerto marsellés, creyendo que con sus recientes méritos y el perdón real no tendría nada que temer; pero los de Marsella no lo olvidaban y fué recibido con hostilidad.

Enrique IV quiso aprovecharse de su nuevo inquilino, y como a la sazón se había roto la inteligencia entre Francia y el Turco, le utilizó en una expedición naval contra la Goleta, que fué coronada por el éxito más completo.

Siete años más tarde, en 1616, hizo Simón otro viaje a Argel; pero el final fué terrible, ya que a pesar de ostentar la categoría de embajador de Francia, el pachá se valió de la traición para atraerlo a su palacio, donde fué decapitado cruelmente. Así terminó la vida de Simón Dauser, unas veces amigo y otras enemigo de los berberiscos.

También el otro corsario holandés del siglo XVII, Jan Jansz, estuvo en connivencia con los turcos, después de independizarse de los Estados Generales. Pero éste fué más allá que su compatriota Dauser, ya que renegó de su religión y además "se puso el turbante", lo que le equiparaba a los piratas berberiscos, que incluso se llamaba Murad Reis, como aquel célebre seguidor de Barbarroja. Como Dauser, abandonó el corso legal, que daba más gloria que provecho, y arrumbó hacia las costas de Berbería.

Aquí consiguió el ansiado *provecho.* Su base de operaciones estaba en *Sallee,* a 50 millas del Estrecho de Gibraltar, donde fundó una especie de República independiente con muy escasa vinculación al emperador de Marruecos. Jan, para agradar a sus súbditos, se casó con una salletina, aunque allá en Holanda quedase su legítima esposa y un montón de hijos.

Sus fructíferas correrías fueron siempre por las expresadas aguas del Estrecho, aunque cierta vez probó su suerte en Islandia, donde ningún pirata había navegado. Saquearon la capital. Reykjavik, pero no obtuvieron mayores resultados.

Jan Jansz fué apresado después por los caballeros de Malta, aunque consiguió escaparse de sus manos, ignorándose dónde y cómo murió.

5. Los franceses Jean Bart, el Olonés y Surcouf.

El más famoso de los corsarios franceses se llamaba Jean Bart, y como casi todos los que eligieron esta peligrosa pero sugestiva profesión, había nacido en un ambiente marinero y próximo al paisaje bravío del Océano. Originario de Dieppe, vió la primera luz en Dunquerque, y en 1662, cuando sólo contaba trece años, comenzó su vida activa de marinero alistándose voluntario como grumete.

Muy pronto aspiró el olor de la pólvora y vió correr la sangre, pues una larga serie de combates navales entre Francia y sus vecinas Holanda e Inglaterra se desarrolló en aquellos tiempos en que todos pretendían mantener la hegemonía marítima.

Los comerciantes de Dunquerque le confiaron sus barcos, en vista de su habilidad y sus conocimientos técnicos, y así dió principio a su actividad corsaria. El escenario de sus correrías estaba situado en el Mar del Norte y el Canal de la Mancha, y sus víctimas eran casi siempre holandeses.

Cuando capturó el primer barco de guerra de esta nacionalidad, el Rey Sol de Francia premió su hazaña, y desde entonces vería con simpatía todo lo que este audaz corsario hiciese.

Con inusitada rapidez, esta complacencia real de Luis XIV se tradujo en ascensos profesionales, pero ya dentro de las filas orgánicas de la Marina de guerra francesa.

Cuando llegaba la hora de combatir él era el primer combatiente que daba ejemplo a todos, y se cuenta que en cierta ocasión que su hijo Francisco Cornelio—el cual acompañaba a su padre desde muy niño en todas sus expediciones y campañas—

palideció por la violencia de la lucha, ordenó que lo atasen al palo mayor por todo el tiempo que durase la batalla.

Era de estatura mediana, pero extraordinariamente vigoroso; esto, unido a sus ingenuas y sencillas maneras de hombre que había nacido en rústica cuna, parece ser que le valió el sobrenombre de "El Oso", como aseguran sus biógrafos que le llamaban los cortesanos de Versalles, aunque otros comentaristas ponen en duda tal aseveración basándose en el afecto que le dispensaba el rey Luis XIV y la confianza que le otorgó uno de sus ministros cuando le concedieron el mando de una escuadra ligera que defendiese la costa de los ataques enemigos.

La acción que le dió mayor gloria fué la que tuvo lugar en 1694, cuando alarmado Luis XIV por el hambre que asolaba el país le confió el cuidado de convoyar hasta Francia una gran cantidad de cereales comprados en Suecia. A este objeto, y cuando se disponía a cumplir fielmente la orden del rey, se encontró con la desagradable sorpresa de que los barcos que transportaban el trigo sueco estaban rodeados de barcos de guerra holandeses.

Jean Bart, a pesar de la superioridad numérica del enemigo, no lo dudó un instante: como un rayo se lanzó al abordaje sobre la capitana holandesa y las tripulaciones de las seis fragatas que mandaba le imitaron, electrizados. Los holandeses no tuvieron tiempo de salir de su desconcierto y pronto fueron aniquilados.

Los vecinos de Dunquerque vieron entrar en su puerto, con agradable sorpresa, a su compatriota Jean Bart... Tras él venían las cinco fragatas de su mando, los barcos que transportaban el cargamento comprado en Suecia y tres barcos más de Holanda que había conseguido capturar.

Los historiadores franceses Badin, Goepp, Faulconnier y Laudelle señalan que por tal motivo Luis XIV mandó acuñar una moneda de oro, y llamándole a Versalles le concedió ejecutoria de nobleza.

Nuevas victorias, conseguidas con su acostumbrado valor y sangre fría, aureolaron todavía más su figura, hasta que el 27 de abril de 1702, cuando aún no había cumplido los cincuenta y dos

años, una vulgar pleuresía le llevó al sepulcro, y mientras él soñaba con las futuras hazañas que habría de conseguir a bordo del "Fendant", navío de setenta cañones.

El Olonés o Lolonois, cuya verdadero nombre era Juan David Nau, fué el más cruel y despiadado bucanero de la isla de Tortuga. A la edad de veinte años (en 1650) abandonó su pueblo natal de Sables d'Olonne, embarcándose para las Antillas, que habría de ser el principal escenario de sus fechorías.

Con dos canoas armadas apresó en aguas de Cuba una corbeta española, asesinando a todos los que le opusieron resistencia, y "afirmó que no daría jamás cuartel a español alguno". Habiéndose asociado después con otro bucanero francés, logró reunir una escuadra de ocho navíos armados con más de 400 tripulantes. Entonces comenzó la serie de grandes operaciones contra los buques españoles, dirigiéndose a las costas de Venezuela con intención de atacar a la ciudad de Maracaibo. Esta se hallaba junto a su vasto lago, que comunicaba con el Golfo de Venezuela por un angosto canal.

Nau el Olonés conquistó primeramente el fuerte existente a la entrada del canal y luego la empresa fué tarea sencilla, pues los habitantes de Maracaibo huyeron al interior de la selva sin oponer demasiada resistencia. El botín capturado fué muy cuantioso, y como era corriente constituyó un importante motivo de discordias y luchas entre los capturadores...

En otra expedición por la desembocadura del Darien el Olonés fué atacado por los indígenas antropófagos, que lo descuartizaron y devoraron.

Roberto Surcouf fué quizá el último corsario francés, ya que hasta su muerte, ocurrida en 1827, navegó por su cuenta haciendo la guerra a cuantas embarcaciones se cruzaron en su camino con cargamento de interés.

Nacido en Saint-Malo en 1773, se distinguió desde muy pequeño por su carácter díscolo e independiente, huyendo de su hogar y embarcándose en un buque que iba a las Indias. Durante la travesía demostró tener gran intuición para el manejo de las em-

barcaciones y lo que había de ser más importante para su vida futura: se distinguió por su temperamento ardiente y valeroso.

Inicióse en seguida un ascenso continuado en los destinos que se le confiaron a bordo: contramaestre, piloto, abanderado y oficial, hasta que habiendo ganado nuevos laureles en un barco que clandestinamente se dedicaba al tráfico ilegal de compraventa de esclavos negros, fué encargado del mando de un buque que ordinariamente navegaba por aguas de la India.

En tales mares fué dueño y señor durante un gran período de tiempo, apoderándose de trece navíos ingleses, uno danés, otro portugués y otro de los Estados Unidos. De tal modo acrecentó su fortuna que le permitió regresar a Francia con toda garantía, a pesar de las numerosas protestas que los perjudicados elevaron por conducto de sus respectivos Gobiernos. Se dedicó entonces al armamento en corso de numerosos barcos con el fin de hacer la guerra a los ingleses. A quienes siempre odió con todas sus fuerzas.

Después de la caída del Imperio francés orientó sus empresas a lo puramente marítimo-mercantil, y así terminó sus días como uno de los más poderosos financieros del país.

6. Mujeres corsarias: Ana Bonney, Mari Read, la viuda de Ching...

Philip Gosse, al manejar la historia general de la piratería, fundamental obra de Johnson que le sirvió para la suya moderna, descubre que también hubo piratas entre las pertenecientes al comúnmente llamado "sexo débil".

Las dos primeras, francesa e irlandesa, respectivamente; la viuda de Ching, como a las claras se advierte, era del Imperio Celeste. Todas tres, de físico agraciado, aunque de carácter varonil, y esta última circunstancia no hay que esforzarse en afianzar, ya que los hechos pusieron bien en claro que no temían a

nada ni a nadie ni siquiera en los momentos supremos de la horca a que fueron sometidas.

Ana y María, por avatares del destino, se encontraron en el mismo barco y bajo el mando del capitán inglés John Rackam, conocido más por el apodo de "Calico Jack". Ambas, juntas también, cayeron en octubre de 1720 en manos del gobernador de la isla de Jamaica, después de un sangriento combate en el que demostraron poseer mayor valentía que los propios piratas.

"Los incidentes extraordinarios de sus vidas—dice el historiador Johnson—son de tal naturaleza, que cualquiera es capaz de imaginar que se trata simplemente de personajes novelescos y de ningún modo de seres vivientes; pero las pruebas son tan numerosas que se cuentan por millares..."

El juez del Tribunal que se formó en Santiago de la Vega utilizó por lo visto esas pruebas tan fehacientes, y el día 28 de noviembre del expresado año de 1720 fueron ejecutadas tan singulares piratas femeninos.

La viuda de Ching vivió en el siglo XIX y asumió durante un dilatado espacio de tiempo el mando supremo de seis grandes escuadras que ejercían la piratería por los mares costeros de la China. El Gobierno imperial le opuso sus flotas de guerra, pero el poderío de la viuda era tan grande que no se terminaba tan fácilmente. Por eso se varió la estrategia naval—en la que tan diestros se mostraban los piratas de la terrible viuda—y empezó a actuar la sutil diplomacia típica de los orientales. El perdón imperial, repartido paulatinamente a cada lugarteniente de la señora de Ching, fué el elemento pacificador principal, y cuando ella se encontró casi sola por tan forzadas deserciones, giró su conducta en redondo, obteniendo también el perdón del Emperador.

De este modo volvió la paz a los mares de China y la viuda de Ching acabó su vida tranquilamente, pero dedicada al contrabandismo. ¡Su sino era el de no llevar una vida legal, y lo cumplió fielmente!

7. LOS CAPITANES ESPAÑOLES ALONSO DE CONTRERAS Y BENITO DE SOTO.

El primero de estos capitanes españoles fué más corsario que pirata; el segundo, justo es reconocer que fué un pirata de tomo y lomo... Ambos, sin embargo, como españoles, tienen timbres de limpieza en su blasón de aventureros.

La vida del caballero Alonso de Contreras, que se extendió entre el año 1582 de su nacimiento en Madrid, y el probable de 1644 de su muerte, fué harto agitada (4).

Para historiarla nuevamente, mejor necesitaríamos tres mil metros de celuloide cinematográfico que las páginas de este libro, pues Alonso de Guillén y de Contreras—que tal era su verdadero nombre—más parece un protagonista de una película que elemento de alusión en una serie de apuntes escritos.

Y la película del capitán Contreras tendría episodios heroicos, sangrientos y... hasta románticos. Dejemos aparte estas escenas de desafíos, de cuchilladas y de pendencias, para tratar brevemente de él, refiriéndonos únicamente a su participación marinera, o sea, a la que le hizo tener categoría de corsario.

Después de combatir con los Tercios de Flandes y de Italia, encontramos a nuestro héroe haciendo el corso en las galeras del virrey de Sicilia contra las naves turcas, a las que infirió graves daños y de las que obtuvo cuantioso botín. La parte que le correspondió de éste, él mismo confiesa que le duró muy pocas semanas "de juegos y orgías". En esta época parece ser que compuso una carta geográfica llamada "Portulario de toda la costa de Levante desde la Anatolia al golfo de San Vicente", obra muy completa dados los conocimientos que se tenían a la sazón sobre tal materia; pero no pudo sacarle provecho, ya que se la pidió el príncipe don Filiberto de Saboya y éste no se la devolvió jamás.

(4) Está recogida con indudable fidedignidad en el "Boletín" de la Real Academia de la Historia, que publicó íntegramente el año 1900 sus Memorias autobiográficas.

Pasó después, en virtud de otra pendencia, que como era acostumbrado, terminó en cuchilladas mortales para su enemigo, huyó a Nápoles, donde el conde de Lemos, que allí mandaba, le dió nueva ocupación bélica y marinera. Pero nuevos desaguisados le obligaron a dirigir su inquietud hacia Malta, donde los caballeros de la Orden de San Juan—como ya hemos visto en este mismo capítulo al tratar de los corsarios berberiscos—combatían a los turcos empleando sus mismos métodos. Las aguas del Mediterráneo supieron entonces de la bravura de Contreras, que a pesar de contar por aquella época unos diecinueve años, gozaba de tal nombradía que los maestres de Malta le confiaban mandos de naves y arriesgadas empresas hacia los puertos de Levante con la misión de que burlase la vigilancia de los turcos y averiguase los preparativos que éstos hacían para atacar a las naves de la Cristiandad. A su regreso capturó dos embarcaciones berberiscas con abundante botín, creciendo así su fama de arriesgado aventurero y valiente capitán.

La viuda de un rico oidor español de Palermo se enamoró de él, y después de obtener las licencias oportunas, que el virrey gozosamente les otorgó, contrajeron matrimonio con toda pompa. Bien poco tiempo duró, sin embargo, su felicidad matrimonial, ya que pasado un año y medio tuvo sospechas de que su mujer le era infiel, y comprobadas tales suposiciones mató a los adúlteros, regresando a España a olvidar su dolor.

Ya en la patria pretendió un nombramiento de capitán, pero otro duelo a muerte con un escribano que le envió su rival don Rodrigo Calderón—que era además el favorito del rey Felipe III—le empujó a huir hacia la sierra aragonesa del Moncayo, donde inició una vida ejemplar de eremita, alimentándose con hierbas, pan y agua, y ejercitándose en la piedad y prácticas religiosas con los frailes franciscanos del vecino convento de Agreda. Estos le instaban para que profesase en su Orden y ya hasta le denominaban fray Alonso de la Madre de Dios.

Nuevamente, empero, se vió mezclado en intrigas mundanas, y de su retiro espiritual fué trasladado a la Corte, donde se le

acusaba de complicidad en una rebelión de moriscos. En sus "Memorias" relata con todo detalle los trámites procesales que tuvo que sufrir, incluso los tormentos del potro, para obligarle a confesar su pretensa culpabilidad, que no existía en aquella cuestión. Por fin, lo declararon inocente, y con su conciencia tranquila reanudó su agitada vida, ya con el título de capitán.

Tras una corta estancia en Flandes se incorporó a la Orden de Malta, donde ahora fué admitido como caballero. Salvó inexplicablemente de dos envenenamientos, gracias a que su salud era, sin duda, más que extraordinaria.

Con la armada del duque de Medina Sidonia socorrió a la guarnición de Puerto Rico y combatió con éxito contra el famoso corsario inglés Walter Raleigh.

Los años sucesivos desde 1618 a 1632 fueron muy movidos, y tan pronto se encontraba Contreras en Indias como en Flandes como en Malta o en Italia. En 1630, con motivo de una terrible erupción del Vesubio, hizo todo lo posible por desviar la corriente de la lava dirigiendo con sus soldados la apertura de zanjas y cauces, con lo que se salvaron de una cierta destrucción pueblos enteros de la comarca napolitana.

Aunque siempre fué muy devoto y fiel creyente, a partir de su época eremítica su fervor religioso fué mayor y el Papa le concedió un Breve por el que podría gozar de una encomienda en la Orden maltesa.

Su final, como dije al principio, no está señalado con precisión. Sus mismas "Memorias" escritas, por cierto bajo la tutela amistosa de Lope de Vega, quien le indujo a redactarlas, están incompletas y terminan desgraciadamente en el relato de su viaje de Nápoles a Madrid hecho en 1640.

Muriese en el Madrid que le dió cuna o en el Mediterráneo que le dió fama, no es un dato tan esencial; precisamente en estos hombres-héroes es donde mejor riman las oscuridades y silencios que acrecientan, aún más, sus figuras de gloria y honor.

Aunque sea fácil encontrar en el apéndice bibliográfico que figura en este libro las obras que tratan del capitán Alonso de

Contreras, no quiero dejar de insistir en la cita de esa comedia del Fénix de los Ingenios, su gran amigo, titulada "El rey sin reino", de la cual nuestro corsario es el protagonista.

Benito de Soto y Abcal, el otro capitán, fué más pirata que corsario, como decíamos páginas atrás...

En efecto, este célebre aventurero, nacido en Pontevedra (5), a pesar de que sólo vivió veinticinco años (desde el 22 de marzo de 1805 al 25 de enero de 1830) cometió tales fechorías en la costa africana de Occidente que lo acreditan como consumado pirata.

Desertor de la inscripción marítima, comienza su actividad al margen de la ley a la edad de dieciocho años, cuando era segundo contramaestre en funciones de piloto de un bergantín brasileño llamado "El Defensor de Pedro", que armado en corso bajo el mando del capitán Pedro de María de Souza Sarmiento, navegaba entre América y Guinea, donde parece ser, según afirman varios comentaristas, se dedicaba ocultamente a la trata de esclavos negros, repugnante delito internacional que aún perduraba en aquel siglo XIX.

Cuando "El Defensor de Pedro" se encontraba fondeado en aquellas aguas de la Guinea y el capitán se hallaba en tierra, Benito de Soto amotinó a la tripulación, erigiéndose en amo y señor, con la promesa de proporcionarles pronto un fructífero botín. El barco cambió de nombre y la imaginación de Benito le bautizó con el pomposo de "Burla Negra".

El nuevo capitán comprendió que no alejándose de aquellas costas podrían interceptar favorablemente a los barcos que se dedicaban al tráfico negrero y a los que hacían su comercio con las Indias Orientales. La suerte les sonrió en seguida, pues nada más arrumbar hacia la isla de la Ascensión toparon con la fragata mercante "Morning-Star", que procedente de Ceylán se dirigía a Inglaterra con un rico cargamento de canela y café, así como de numerosos pasajeros. Como se daba la circunstancia de que su armador, míster Tindall, pertenecía a la secta religiosa

(5) Como señala con su gracia acostumbrada Amancio Landín en el capítulo correspondiente de "Pontevedra é boa vila".

de los cuáqueros, la "Morning-Star" no iba armada y ésta fué su perdición. En breves instantes el "Burla Negra" se apuntaba su primera victoria y se apoderaba de un apetitoso botín. La fragata inglesa tuvo un fin desastroso y los tripulantes que opusieron alguna réplica fueron asesinados sin miramientos después de ser robados concienzudamente, operación que dirigía su segundo el joven francés Víctor Saint-Cyr Barbazan, de aristocrática familia vendeana perseguida por la revolución.

De Soto continuó operando por el sector de las Azores apresando a la fragata norteamericana "Topacio", que venía de Calcuta, e incendiándola después; el saqueo se repitió con ocho barcos más, principalmente ingleses.

Con ánimo de vender lo robado y retirarse por una temporada, Benito de Soto regresó a su tierra gallega y en La Coruña consiguió una documentación nueva, fingiendo ser el auténtico capitán Souza Sarmiento, con la que se trasladó hacia Cádiz, con el propósito de hallar mejor mercado para sus despojos. No obstante, sus deseos no se vieron colmados esta vez por el éxito, y en la isla de León a tres millas de Cádiz, hicieron cundir la general sospecha del vecindario y, por último, de las autoridades de Marina (6).

Benito de Soto, sin embargo, pudo escapar a Gibraltar; pero aquí fué también finalmente procesado, siendo condenado a la última pena por el gobernador inglés sir George Don.

Hasta el último momento declaró ser inocente, y sólo confesó sus tremendos crímenes ante la excitante reprimenda de un sacerdote católico. Gosse transcribe a este respecto el relato de un testigo ocular de su ejecución en los siguientes términos:

"Yo creo que nunca ha existido un hombre que aparentara hallarse más arrepentido que él; como ya había limpiado su alma de impurezas, se dirigió al lugar del patíbulo muy sereno, echando de cuando en cuando una mirada al ataúd; otras veces contemplaba con ternura el Crucifijo que tenía en las manos. Al verle repetir las oraciones que le dictaba el sacerdote al oído, creíamos contemplar el símbolo mismo de la divinidad. Parecía no importarle nada sino el mundo por venir."

(6) En el Archivo de Capitanía General se conserva todavía el proceso que se instruyó contra estos piratas del "Defensor de Pedro", que terminó con la ejecución de los culpables.

De Benito de Soto y Aboal se dijo que había elegido tan siniestra profesión de pirata para tomar venganza de ciertas ofensas que los ingleses había cometido con miembros de su familia, y que una vez empezado... se vió forzado a continuar por las circunstancias...

OTROS ASPECTOS DEL CORSO

1. Costumbres, ceremonial, vestimenta, emblemas...

La gran familia marinera compuesta de piratas se regía en la mayoría de los casos por una especie de derecho no escrito y específicamente impuesto para cada embarcación. Aunque el personal de sus tripulaciones—en todas las escalas jerárquicas—no estuviese aureolado moralmente, bien cierto es que se ajustaba a una norma rigurosa que, paradójicamente, era arbitraria o cruel, indisciplinada o desigual. Comunismo, democracia, absolutismo, tiranía..., eran los ingredientes de su conducta extraña, y de esta mezcla salían la ley y la sanción, el perdón y el premio.

He aquí algunas de las cláusulas sacadas de un antiguo documento pirata:

1.ª Todo hombre deberá obedecer el mando interior; el capitán percibirá una parte y media en el botín; el patrón, carpintero, contramaestre y condestable tendrán una parte y cuarta.

2.ª Todo hombre que deserte u oculte algún secreto con la tripulación será abandonado en una playa desierta con una botella de pólvora, una botella de agua y un arma pequeña con un solo tiro.

3.ª Todo hombre que robe algún objeto dentro de la cofradía o juegue más de una moneda de a ocho será expulsado del barco o herido de bala.

4.ª Si en cualquier momento ocurre que tropezamos con otro expulsado—que sea pirata—y uno de nuestros hombres lo protegiera sin el consentimimiento de la tripulación, tal hombre sufrirá el castigo que la tripulación y el capitán acordaran juntos.

5.ª Todo hombre que pegue a otro, mientras estos artículos estén en vigor, serán castigados mediante la ley de Moisés (esto es, 40 azotes menos uno en las espaldas desnudas).

6.ª Todo hombre que dispare sus armas o fume tabaco en la bodega del barco sin poner un casquete en la pipa o que lleve consigo una vela encendida sin linterna, recibirá el mismo castigo del artículo anterior.

7.ª Todo hombre que no cuide de sus armas y no las tenga listas en el momento del combate o se muestre remolón se le descontará de su parte y se hallará sujeto a un castigo ejemplar, que impondrá el capitán y la tripulación.

8.ª Todo hombre que durante un combate sufra una desgarradura importante en el cuerpo percibirá 400 monedas de a ocho; si pierde un miembro del cuerpo percibirá 800.

9.ª Todo hombre que al encontrarse con una mujer honrada le hiciese proposiciones deshonestas sin ella consentírselo será condenado a muerte.

Antes de hacerse a la mar los piratas tenían por costumbre reunirse en una especie de Junta o Asamblea para decidir en qué condiciones iban a efectuar la correría y aprobar con las firmas de todos cierto número de estipulaciones como las que acabamos de transcribir y otras semejantes, pero siempre aclarando la participación de cada uno en las ganancias que iban a obtener, y especificando también muy singularmente las recompensas que merecían los heridos o mutilados en el combate. Por ejemplo, la pérdida del brazo derecho, equivalía a un premio de 60 piezas o de seis esclavos; por pérdida del izquierdo, se abonaban 500 piezas o cinco esclavos; lo mismo valían la pierna derecha y la izquierda se compensaba con 400 piezas o cuatro esclavos. Un ojo (no importa cuál) valía 100 piezas y un esclavo y un dedo tenía inexplicablemente el mismo valor que un ojo. Las piezas eran de las llamadas de a ocho y los esclavos eran a veces preferidos, pues su venta les proporcionaba mayor ganancia.

Las costumbres de a bordo (cuando la navegación era plácida y no había combate) eran las vulgares de toda gente de mar. Entonan canciones y baladas nostálgicas, que ponían en sus rudos corazones una nota anacrónica de buenos sentimientos; bailes y juegos de fuerza o destreza con las armas, que no siempre terminaban como empezaban...

En la *General History of the Piratas*, de Charles Johnson, según Gosse figura un ejemplo curiosísimo de diversión favorita de los piratas, referentes a unos simulacros de juicios o Consejo de guerra que celebraban, en los que tanto el fiscal como el juez administraban una ridícula, pero terrible justicia en la que esgrimían tan rotundos argumentos como los siguientes: "Este piojoso y malandrín, señor juez, es reo del delito de beber cerveza floja, y usía sabe que nunca jamás hubo hombre abstemio que no fuese un truhán." "Oye tú, miserable acusado: abre bien los oídos; pícaro, escúchame: yo decido que seas condenado por estas tres razones: 1.ª Porque no es correcto que yo me siente aquí como juez sin que alguien muera ahorcado. 2.ª Tú debes ir a la horca porque tienes una maldita cara de ahorcado; y 3.ª Debes ser ahorcado porque tengo un hambre tremenda y estoy informado, so granuja, que es costumbre vieja que cuando está lista la comida del juez antes de terminar el juicio el reo debe de morir ahorcado en seguida. Esta es la condena que te doy, perro miserable. ¡Ea, tú, verdugo, carga con éste!"

En el mundo interior de los piratas pocas huellas se han de encontrar en el aspecto del ceremonial, pues la indisciplina no admite jerarquías muy ostensibles más que aquellas que por sí misma suben y se cuidan de hacerse su autoridad y categoría. Por eso era de esperar que no se observasen las normas tradicionales que el ceremonial marítimo imponen a los barcos militares e incluso a los de comercio.

Sin embargo, entre los corsarios se puede hablar de un pro-

tocolo, pues al fin y al cabo eran mandatarios de una nación y de su gobierno, tenían títulos oficiales de haber seguido unos estudios y de haber conseguido un título profesional y una patente o autorización expresa que por ficción legal les hacía sentirse como una prolongación de la Patria. Lo triste del caso fué que piratas y corsarios se mezclasen hasta el límite de hacer difícil su reconocimiento y que las patentes o comisiones resultasen dudosas en la mayoría de las ocasiones. Confusión que hubo de aumentar cuando piratas, corsarios ingleses, recibieran tratamiento de sir y, por ende, condición de nobleza...

La vestimenta que se usaba a bordo de esta clase de embarcaciones era como el ceremonial o las costumbres: arbitraria y sin sujección a una uniformidad. Desde la desnudez y la suciedad pasando al lujo y recargamiento de detalles. Cuentan de un corsario galés que cuando se disponía a entrar en combate se ponía un complicado traje de vivos colores hecho de valioso damasco, con bordados, cadenas y medallas de oro y piedras preciosas. Una magnífica espada y dos pistolas sujetas a las axilas completaban su atuendo, y en la gorra se mostraba orgullosa una pluma roja.

Otros, no obstante, apenas cubrían su cuerpo con una camisa rayada y unos pantalones que dejaban al descubierto toda la pierna y los pies descalzos. Pero en banderas, emblemas o gallardetes eran más cuidadosos, aunque no demostrasen gran originalidad, pues todo era a base de la calavera monda y lironda con las dos tibias cruzadas sobre un trapo negro o rojo como constante símbolo de la muerte, de las sombras y de la sangre. Los corsarios de todos los países debían enarbolar la bandera propia de sus buques de guerra y en España se legisló en el mismo sentido.

El Real decreto de 10 de diciembre de 1787, que aprobó "la instrucción sobre insignias y banderas, honores y saludos", que derogaban el Tratado IV de las Ordenanzas generales de 1793, ha tratado en sus artículos 5.°, 8.°, 110 y 210 de esta pertinente materia alusiva a los corsarios.

Al artículo 5.° decía: "Los corsarios particulares en tiempo de guerra usarán la misma bandera que los buques de la Armada

cuando se arman al sólo objeto del caso; pero ejecutándolo en corso y mercancía llevarán la asignada para los de comercio".

El 8.° se refería a que, a pesar de que un buque mercante o armado en corso estuviere mandado por un oficial de Marina, no por él podría hacer uso de otra bandera que la prefijada a su calidad.

El 110 señalaba que no se saludaría ni combatiría con bandera falsa, bajo pérdida de la pieza que hicieren por tales medios, cuyo valor pasaría a la Hacienda amén de otras sanciones aflictivas.

Y el artículo 210 se refería al uso de gallardetes, que los buques corsarios podían llevarlos fuera de la vista de los de guerra.

2. El corso en las manifestaciones artísticas.

Una acusada impronta ha marcado el corso, sobre todo cuando linda en en las márgenes de la piratería, en el campo de las Artes. Y aquí pueden venir a cuento otra vez las palabras de nuestra introducción, cuando nos manifestábamos impotentes para hacer una obra exhaustiva. Efectivamente, así es; literatos de todas las facetas, pintores, grabadores, músicos y, en nuestros días, los realizadores cinematográficos, han dedicado su atención para ensalzar las vidas y las obras de los corsarios.

Luis de Góngora, el poeta creador del estilo llamado culterano, en una época en que el historiar hechos marineros tenía una aureola romántica, compuso el romance titulado "El cautivo", en el que se describe la persecución que hacen a un bergantín de Génova—con españoles a bordo—tres galeotas corsarias de Argel (1).

Pero no sólo hay huellas del corso en poetas consagrados por

(1) A título de curiosidad ofrecémosle aquí íntegro:

Según vuelven por el agua
tres galeotas de Argel,
un aquilón africano
las engendró a todas tres.
Y según los vientos pisa
un bergantín ginovés
si no viste el temor alas,
de plumas tiene los pies.

Mortal caza vienen dando
al fugitivo bajel,
en que a Nápoles pasaba
en conserva del virrey,
un español con dos hijas
una sol y otra clavel,
que tuvieron a León
por Oriente y por vergel.

la fama. También se encuentran alusiones en cantares que se hicieron populares a fuer de repetidos y puestos en labios de marineros y grumetillos.

Uno de ellos dice así:

Soy navío que ando en corso
y en la mar ando engallado;
cuantas más balas me tiran
más firme tengo el costado.

Otro tiene, a mi juicio, más vena lírica:

Era mi padre un corsario,
mi madre a bordo venía,
y entre las olas de plata
nací por fortuna mía.

Sin embargo, es en la novelística donde mayor partido se sacó del corso marítimo. Suficientemente expresivos son los nombres de Cervantes, Lope de Vega, Salgari, Stevenson, Defoe, Aimard... para que no añadamos más. En el recuerdo de todos los lectores están sus producciones literarias.

Derrotóle un temporal,
y ya que no dió al través,
a vista dió de Norato,
renegado calabrés.
El tagarote africano
que la español garza ve
en su noble sangre piensa
esmaltar el cascabel.
Peinándole va las plumas,
mas el viento burla dél
interpuesto entre las alas,
y entre la garra cruel.
Ya surcan el mar de Denia,
ya sus altas torres ven,
grandeza de un duque ahora,
título ya de Marqués.
De sus torres los descubren,
y en distinguiendo después
la cruz en el tafetán,
la luna en el alquicel,
ocho o diez piezas disparan,
que en ocho globos o diez,
envuelve de negro humo
al corsario su interés.
Los brazos del cuerpo ocupan
con fatiga y con placer
el bergantín destrozado
desde la quilla al garcés.
El leonés agradecido
al cielo de tanto bien,
de libertad coronado
dice, si no de laurel:
—¡Oh puerto, templo del mar!
cuya húmeda pared
antes faltará que tablas
señas de naufragios den.
Fortaleza imperiosa,
terror de Africa, y desdén,
yugo fuerte y real espada
que reprime y que da ley,
defensa os debo, y abrigo;
mi libertad vuestra es,
y mi lengua desatada
en alabanzas también.
Con tus altos muros viva
tu ínclito dueño, a quien,
como a ti el Mediterráneo,
la envidia le bese el pie.
Inmortal sea su memoria
en la gracia de su Rey,
por galardón proseguida,
si comenzó por cerced:
que servicios tan honrados,
y de Acates tan fiel,
inmortalidad merecen,
si no de vida, de fe.

DOCUMENTACION

NOTICIAS EXTRACTADAS DE DOCUMENTOS INTERESANTES QUE ATAÑEN AL CORSO MARITIMO ESPAÑOL

13 de marzo de 1486.—Real Cédula al Corregidor de Vizcaya mandando haga pagar a ciertos corsarios de Zumaya el robo que hicieron a una nao bretona sobre la costa de Portugal.

(Colección de don Tomás González, t. III, pág. 92.)

15 de octubre de 1502.—Real Provisión mandando hacer carracas para ofensa y defensa de enemigos y corsarios.

(Acad. Historia: Colec. Muñoz, t. LXXV, fol. 144 vto.)

1 de junio de 1505.—Real Cédula mandando armar fustas en Sevilla para guarda del Estrecho contra corsarios moros.

(Colec. Muñoz, t. LXXV, fol. 148 vto.)

5 de febrero de 1509.—Reales Cédulas expedidas al Corregidor de las Cuatro Villas y otras autoridades encargándoles la prisión del corsario Pedro de Mondragón.

(Colec. Vargas Ponce, leg. I, núm. 37.)

21 de abril de 1513.—Real Cédula a los Oficiales de Sevilla mandando provean lo necesario para asegurar los navíos de Indias contra corsarios franceses.

(Colec. Muñoz, t. XC, fol. 118 vto.)

13 de junio de 1522.—Provisiones sobre armamento de una escuadra contra corsarios franceses que salen a robar las naos de Indias.

(Colec. Muñoz, t. LXXVI, fols. 283, 288 vto., 289 vto. y 290 completo.)

13 de junio de 1522.—Real Provisión dada a solicitud de los mercaderes de Indias mandando hacer armada para la guarda de los mares de Poniente contra corsarios franceses.

(Colec. Navarrete, t. XXI, núm. 3, fol. 16.)

11 de agosto de 1522.—Los corsarios franceses, hechas algunas presas, fueron a la vuelta de Indias.

(Registro del C. de Indias, fol. 4 vto.)

11 de septiembre de 1522.—Asiento con el Comercio de Sevilla para hacer armada contra corsarios.

(Registro del C. de Indias, fol. 4 vto.)

18 de abril de 1525.—Asiento con el Comercio de Sevilla para una armada contra corsarios.

(Registro del C. de Indias, fol. 5.)

14 de mayo de 1528.—Armada para la guarda de costa y navíos de Indias en razón a haber vuelto los corsarios franceses. General Sancho de Herrera.

(Registro del C. de Indias, fol. 7 vto.)

13 de agosto de 1528.—Nombramiento de General de Armada contra corsarios a favor del Comendador Aguilera, Mariscal de León.

(Registro del C. de Indias, fol. 7 vto.)

13 de febrero de 1533.—Asiento para hacer armada contra corsarios.

(Registro del C. de Indias, fol. 8 vto.)

25 de septiembre de 1534.—Carta del Marqués de Tripalda al Emperador avisándole a toma de Túnez por Barbarroja.

(Memorial Histórico Español, t. VI, pág. 515.)

18 de diciembre de 1534.—Orden a Martín de Rentería para aprestar en la costa de Guipúzcoa y Vizcaya una armada de 20 zabras, de la que será Capitán principal, y con toda brevedad se junte a la otra armada en defensa de la costa contra Barbarroja.

(Colec. Sans de Barutell, Simancas, art. 3.º, núm. 49.)

24 de noviembre de 1551.—Cédula del Príncipe concediendo licencia a todos los que quieran armar en corso contra franceses por haber ellos declarado la guerra.

(Colec. Sans de Barutell, Simancas, art. 3.º, núm. 150.)

1 de enero de 1553.—Real Provisión acordando, en estímulo del corso contra franceses, que sea del apresor la mitad del valor de las represas.

(Colec. Navarrete, t. X, núm. 5.)

2 de diciembre de 1554.—Título de Capitán general de Armada contra corsarios a favor de don Alvaro de Bazán (el Mozo).

(Colec. Navarrete, t. XXXIX, y t. XXI, núm. 43.)

20 de diciembre de 1554.—Real prohibición del corso en las Provincias Vascongadas contra franceses.

(Colec. Vargas Ponce, leg. 2.)

5 de abril de 1555.—Real Cédula alzando la anterior prohibición.

(Colec. Vargas Ponce, leg. 1.)

3 de junio de 1567.—Cartas de don Alvaro de Bazán dando cuenta al Rey de haber hecho varias presas a los corsarios.

(Colec. Navarrete, t. XI.)

1. RELACION DE CORRERIAS NORMANDAS

Capitulo 8.º de como los Normanos vinieron con grand / Flota por Mar á Galicia, é mataron al / Obispo de Santiago / é los Gallegos ovieron ba/talla campál con / ellos é fueron los / Normanos venci/dos, é su Flota / perdida.

En el comienço del Regnado del Rey D. Ramiro tercio de León, el quál començo a regnár de hedád de 5 años acerca del año de 937, en este tiempo Gundaredo Rey (1) de Normandia que hera Pagano, vino por Mar con grand Flota de Navios, é muchas gentes á Gallicia, é tomó á la Coruña por fuerça, é mató é prendió quantos estavan en ella, é partió de allí é fué con su hueste sobre la cibdád de Compostela é tomóla, é mató á D. Sisnando Obispo de Santiago; é de allí fué por Galicia tomando Villas, é Castillos, faciendo en ella grand guerra, mal, é llegó fasta los Puertos de Zebreros, non fallando quien ge lo resistiese, por quanto el Rey D. Ramiro hera pequeño é de poca hedád. E los Gallegos viendo el muy grand daño que avían rescibido de los Normanos, ayuntaronse con el Conde D. Gonzalo Sanchez de Galicia, é con otras gentes que el Rey D. Ramiro les ovo embiado en su ayuda, é fueron contra los Normanos, é fallaronlos acerca de la Coruña queriendose entrar en sus naves con grandes robos é muchos Prisioneros que leuauan de Galicia para se yr á sus tierras, é ovieron con ellos batalla campál, é plogo á nuestro Señor JesuChristo, é al Apostol Santiago, cuya Eglesia profanaron, robaron, é mataron á su Obispo, que fueron vencidos é arrancados é arancados del Campo, de manera que todos los mas dellos fueron muertos, é su Rey con ellos. Asy que de muy grand gente que heran no fincó quien armas pudiese tomár contra ellos, é algunos pocos que escaparon fueron tomados presos, é todas las naves que trayan perdieron, é ge las tomaron los Gallegos é las gentes que el Rey D. Ramiro en uno con el dicho Conde D. Gonzalo Sanchez vynieron en su ayuda.

Este es el Cap. 8.º de una obra int.ª Milagros del glorioso Apostol Santiago, Patrón de España &ª que se halla M.S. de letra del siglo XV, en el codice iy. h. 19 de la Bib.ca alta del Escorial, donde se confrontó en 28 de oct.e de 1791.

Martín Fern.z de Navarrete
(rubricado).

---

(1) El original dice al margen de letra más moderna: *Capitán y no Rey.*

2. ORDENANZAS DEL REY PEDRO DE ARAGON DE 1356.

En el siglo XIV, Don Pedro IV de Aragón promulgó unas Ordenaciónes "Sobre certas reglas que deuen tenir en los Armaments de Corsaris particulars".

La fecha exacta de su promulgación es la de 26 de febrero de 1356, y he aquí en su lengua originaria el texto de algunos de sus más principales cláusulas:

"19. Item: ordona lo Senyor Rey, que si alcun Patró ó Patrons de Nau ó de Naus, ó de qualsevol persones, volien armar Nau ó Naus per entrar en cors; que en aquell cas lo Senyor los armás la paga de un mes, al sou de la Nau ó Naus, é panática de quatre mesos; axis quels dits Armadors sien tenguts de dar al Senyor Rey, ó á aquella persona quí per lo Senyor Rey sera deputada por sou é per liura del guany quels dits Armadors faran; empero que ço quel Senyor Rey hi metrá, vaia á risch é á ventura del dit Senyor, é los dits Armadors sien tenguts de fer aquelles segurctats é altres coses, que son tenguts de fer los Armadors de les Galees.

"E en cas quels dits Armadors no prenguesen lo sou é panática del dit Senyor, que no fosen tenguts de dar altre guany é dret al Senyor Rey, mes que poguesen entrar en cors faents les dites seguretats.

"Entén empero lo Senyor Rey, que les dites Nu ó Naus sien de port de mil salmes en sus, é que aquestes aytals Naus sien tengudes de metre é de menar cent vint persones combatens per Nau, é que no pusquen levar ne portar alcuna mercadería ó robes de que haguesen nolit, sent volontat del Senyor Rey, sots pena de perdre la Nau ó Naus, é las mercaderías, é les persones dels Patrons é del Mercaders estien á mercé del Senyor Rey; axí empero que sien tenguts de tornar desarmar en aquell loch ó lochs hont haurán armat, dins vuyt mesos aprés que serán partides.

"20. Item; quels dits Armadors sien tenguts de asegurar convinentment en poder dels Oficials Reyals dels lochs hont armarán, es á

saber, aquells de Cadaqués tro á Tortosa, en poder del Batle General de Valencia; é aquells de Roselló en poder del Governador de Roselló é aquells de Malorques, en poder del Batle de Malorques; é aquells de Sardenya, en poder del Governador de Sardenya, ó de lurs lochtinents tan solament, á coneguda de les dites parts; que no farán mal ne dany á amichs del Senyor Rey, sino á aquells quel dit Senyor los dona de bona guerra, segons que dit es, é quels dits Oficials hagen á reebre la dita seguretat, á coneguda de les dites persones.

"21. Item; quels dits Armadors de les dites Galées, partent del lochs hont haurán armat, sien tenguts de portar é posar un misatge ó letra en loch del Alguer, en cas que no entrasen en Espanyan, ne pasen l'Estret é que no sien tenguts d'als; empero que de posar lo dit misatge ó letra de Alguer, en tal manera que sens gran perill nos poguesen acostar al dit loch, é que d'aço los dits Armadors sien creeguts per lur sagrament.

"22. Item; quels Armadors per tenir é observar é cumplir tots los dits Capitols, é cascun d'aquell, façen sagrament é homenatge en poder dels Oficials Reyals hont armarán es á saber, aquells de Cadaqués tro á Tortosa, en poder del Batle General de Catalunya é aquells de Valencia en poder del Batle General de Valencia; é aquells de Roselló, en poder del Governador de Roselló; é aquells de Malorques en poder del Batle de Malorques; é aquells de Sardenya, en poder del Governador de Sardenya, ó de lurs lochtinents, obligant si mateix, á lurs bens, é dar aquelles seguretats que serán necesaries als dits afers, á coneguda de les dites persones.

"23. Item; quels dits Bonanat Deçoll é Guillém Morey fasen sagrament é homenatge en poder del Procurador de Catalunya; els dits Berenguer Ripoll é Pascual Maçana é En Ferrer Çaserra en poder del Governador de Malorques: els dit Berenguer Amorós é Johan Volá, en poder del Governador de Roselló, ó de lurs lochtinents, que be é leyalment s'aurán en los dits afers.

"24. Item; quel Senyor Rey, ó son Consell, juren de no tocar á les dites Galées ó Naus, ne á la xusma é companya, d' aquelles per nenguna rahó, dementre que ells les tindrán en la mar, si dochs abans realment é de fet nols pagaba ço que ells costaría, stans d'aço á lur sagrament."

3. REAL PRAGMATICA CONTRA CORSARIOS DE 12 DE ENERO DE 1498, DADA POR DON FERNANDO EL CATOLICO EN VALLADOLID

Nos Don Fernando, etc. Por reprimir y castigar los cossarios, assi súbditos nuestros como los otros que postposado el temor de nuestro señor y la corrección nuestra infestan y roban los navios y personas que navegan por los mares mercantivolmente en grand deservicio de Dios y nuestro daño y deservicio de nuestros vasallos y de la cosa pública, la qual es augmentada con el exercicio de la mercaderia, y se desvia á causa de los dichos piratas, contra los quales queremos que sea procehido assi criminalmente por los delitos que han cometido y cometiesen, castigando aquellos segund sus culpas e deméritos, como civilmente a pagar y satisfacer los robos, males, daños y menoscabos de los dapnificados. Por ende, con tenor de la presente nuestra pragmática, sanción, perpetualmente duradera, ordenamos, sancimos y statuimos, que daque adelante algunos oficiales nuestros, presentes y esde usantes en qualesquier de nuestros reinos y tierras constituidos y constituideros, no puedan, ni les sea lícito sin permeso, so pena de privación de sus officios y de dos mil florines de oro a nuestros cofres aplicaderos y de los bienes de qualquier qui el contrario fiziere exhigidores e so incorrimiento de otras penas a nuestro arbitrio reservadas, atorgar guiage a guiages a navios algunos que vayan piráticamente, ni a las personas que en ellos fueren, abdicando a aquellos y a cada uno dellos todo poder de fazer el contrario, car dende agora decernimos y declaramos con la presente, aquellos por ningunos, caso que fuessen otorgado. En assi que ningun navio de cossarios de nuestros reinos y tierras, no puede daqui adelante gozar de guiages algunos assi otorgados per Nos como per nuestros officiales, ni ahunque sean de las ciudades, villas o puertos adonde legaran, y ahunque levassen vituallas, y a los quales guiages, como quier que sean privilegiados en quanto a los dichos piratas, derogamos y queremos ser derogados por benefficio de la cosa pública y acrecentamiento del arte mercantivol, por forma

que non embargantes los dichos guiages, los sebredichos cossarios, y sus bienes y navios, y las personas que con ellos irán, puedan ser e sean presos, detenidos y ocupados, y contra aquellos procehido criminalmente a devido castigo y punición, y civilmente a satisffacción de los robos, daños, gastos e interesses en los dapnificados, como dicho es, y esto mismo queremos y mandamos sea guardado y observado en todos los navíos, los quales, ahunque vayan con mercaderias o mercantivolmente atentaran tomar naviós, ropas ó mercaderias de personas algunas, de manera que quanto al fazer justicia contra ellos por lo que tomado haurán, no se puedan defender ni gozar de los tales guiages como si cossarios fuessen. Mandando a todos y qualesquiera officiales nuestros, mayores y menores, y a sus lugarestenientes en todos nuestros reinos y tierras de la corona de Aragón constituidos, y qui por tiempo serán, so las penas susodicha que la resente nuestra pragmática sanción tengan y observen, tener y observar fagan inconcusamente juxta su serie y tenor, en testimonio de las quales cosas mandamos fazer la presente con nuestro selio secreto en el dorso sellada. Dat en la villa de Valladolit a doce de enero del año del nascimiento de nuestro Señor mil quatrocientos ochenta y nueve.—Yo el Rey.—Dominus Rey mandavit michi Joanne de Coloma.

4. ALGUNAS DISPOSICIONES CONTENIDAS EN LA "NOVISIMA RECOPILACION"

Copiamos a continuación varios textos contenidos en la *Novísima Recopilación* (libro VI, título VIII) y que tratan del corso contra enemigos de la Corona, directa o indirectamente:

Ley I.—*Construcción de navios y galeras en los puertos de estos Reynos para el resguardo de sus costas.*

Don Juan II en Ocaña, año 1422, petición 6.

Principalmente pertenece a nuestro Real Estado tener en las nuestras villas y lugares de la costa de la mar de los nuestros Reyons muchos navios y galeras y otras fustas especialmente para quando Nos mandáramos facer armada y flota do fuere nuestro servicio; y estando fechos, estarían mas a punto para nuestro menester; y nuestra Corona Real será mas tenida y ensalzada, y los robos y represarias por la mar se excusarían: por ende mandamos, que en los nuestros Reynos se hagan los mas navios que se pudieren facer en los puertos de la mar de ellos, y que se fagan galeras, y reparen las que estan fechas, y las atarazanas donde estan: y que por excusar los dichos robos y represarias, anden por la mar y costa de ella, donde fueren menester, dos galeras y dos vallaneles con hombres de armas, los que para esto fueren menester; los cuales anden continuamente guardando y haciendo lo que Nos les mandáremos, y a nuestro servicio cumpliere. (Ley 1, tit. 10, lib. 7, R.).

Ley II.—*Quintos pertenecientes al Rey de las presas y ganancias que hicieren sus vasallos por mar y tierra en tiempo de guerra.*

Don Fernando y doña Isabel, en Toledo, año 1480, ley 112.

Cosa cierta es que los quintos que a los Reyes acostumbraron dar sus naturales de las presas y ganancias que habían, así por la mar

como por la tierra, de las cosas que toman y ganan en la guerra, les fueron dados en señal de reconoscimiento de señorio y naturaleza; y así los hacedores antiguos de las leyes hobieron por cosa desaguisada, que otra persona alguna presumiese de los pedir ni llevar por su derecho: y esto queriendo conservar para Nos, los Procuradores de Cortes nos suplicaron, quisiésemos, dar forma y orden como los tales quintos quedasen por Nos, y que persona alguna no los pidiese ni llevase salvo si fuese por nuestro poder o por especial concesion nuestra, segun lo quiere y dispone la ley quarta, titulo veinte y seis de la Partida segunda (se inserta en esta ley). Por ende, conformándonos con la disposición de la dicha ley, defendemos y mandamos que de aqui en adelante ninguno sea osado de tomar ni llevar los dichos nuestros quintos, que a nos pertenescen, de todas las dichas presas y ganancias, que así por mar como por tierra nos son debidos; aunque los que los pidieren y tomaren digan, que aquellos que hicieren la presa son sus vasallos, o que la truxeren a su puerto, o que estan en uso y en costumbre de los llevar, pues la tal costumbre no pudo ser introducida en perjuicio de nuestra Real preeminencia· pero si alguna persona tiene de Nos merced de los dichos quintos o parte de ellos, queremos y mandamos, que gocen de la dicha merced segun el tenor y disposición de la dicha ley de Partida. (Ley 20, tit. 4, lib. 6 R.).

Ley III.—*Facultad para armar en corso contra enemigos de la Corona con el premio que se expresa.*

Don Carlos y doña Juana, en Toledo, año 1525. pet. 22, y don Felipe III en las Cortes de Vallad. de 598, publicadas en 604, pet. 6.

Porque nos fué hecha relacion, que así por la costa de la mar de Andalucía y Castilla se hacian muchos robos. así por moros como por Franceses, de muchos navios y mercaderías de grande valor, y del oro de las Indias, y que con los mismos navios y bienes que roban nos hacen guerra, de que a todo el Reyno se recresce grande daño; y nos fué pedido, que diésemos facultad que cada uno pudiese armar contra ellos, y que les ayudásemos para ello, y proveyésemos la costa de la mar y puertos de la Andalucía para que cesasen los dichos daños; a lo qual respondemos, que ternémos en servicio a todas las personas de nuestros Reynos que quisieren armar para lo suso dicho: y para ayuda de los gastos que en ello hicieren, les hacemos merced, durante nuestro beneplácito, del quinto a Nos perteneciente de las presas que tomaren; para lo qual mandamos a los del nuestro Consejo den las provisiones

necesarias: y en lo de la guarda de la costa de la mar habemos mandado y mandamos a los del nuestro Consejo de la Guerra, que provean y den órden que esté bien guardada, y nuestros súbditos no reciban daño. (Ley 21, tit. 4, lib. 6, y Ley 12, tit. 10, lib. 7, R.) (a).

(a) La L. 12, tit. 10, lib. 7, de la Nueva, correspondiente a esta, es como sigue:

"Ley XII.—*Confirmase lo prevenido por la lei 21, ti. 4, lib. 6, en que se concede licencia para armar navios.*

D. Fhelipe III. Cortes de Valladolid, fenecidas año 1598, i publicadas el año de 1604, pet. 6.

Por la ley de veinte i una titulo quarto libro sexto está concedida licencia para armar navios, i hecha gracia a los naturales del quinto de las presas, que hicieren: esto confirmamos, i si necesario es lo concedemos de nuevo."

Ley V.—*Reglas que han de observarse en causas de presas.*

El Rey D. Carlos IV, por céd. del Cons. de Guerra de 1797.

Deseando evitar en las causas de presas las dudas que puedan ser motivo de daños y demoras en perjuicio de los interesados, y desavenencias con las demás Córtes, he venido en resolver lo contenido en los artículos siguientes:

1. La inmunidad de las costas de todos mis dominios no ha de ser marcada como hasta aquí por el dudoso e incierto alcance del cañón, sino por la distancia de dos millas de novecientas cincuenta toesas cada una.

2. Las presas hechas dentro de dichas dos millas han de ser juzgadas por los Tribunales de los Gobernadores y Comandantes de mis puertos, a quienes tengo confiada esta jurisdicción, y en la forma establecida y acostumbrada.

3. Ninguna presa será bien hecha dentro de la distancia prefixada, a no ser que sea de Potencia con quien yo estuviere en guerra; y solo por formalidad se tomará entonces noticia o justificación de ella en los puertos donde llegare.

4. Las presas que se hagan fuera de la distancia señalada se han de entender hechas en alta mar, y serán juzgadas por el Tribunal apresador.

5. Las presas hechas en alta mar, que viniesen a los puertos de mis dominios, no han de poder vender sus cargamentos, si fuesen de géneros prohibidos; pero si no fuesen de esta clase, y estuvieren expuestos a averiarse se permitirá su venta.

6. Quando conduzcan a mis puertos presas hechas fuera de la distancia territorial, solamente se ha de poder hacer una justificación del hecho por los agentes del apresador y por el Gobernador del puerto o Capitán General a quien perteneciere, para que con ella puedan acudir los interesados al Tribunal correspondiente.

7. Si el buque neutral apresado fuera de la distancia territorial y conducido a mis puertos contuviere efectos de propiedad española, siempre que compongan la mitad del valor del cargamento, ha de ser juzgada toda la presa por mis Tribunales; pero si no llegasen a la mitad del valor del cargamento, han de conocer de ella los del apresador.

8. Si los buques neutrales apresados fuera de la distancia territorial, y conducidos a mis puertos, contuviesen efectos de propiedad española, que no lleguen a la mitad del cargamento, no se han de poder vender, lo mismo que si todos fueran de extrangeros, a menos que, no siendo prohibidos, esten expuestos a averiarse.

Ley VII.—*Modo de habilitar en las Provincias Vascongadas las embarcaciones destinadas al corso.*

El Rey D. Carlos IV en la Real Ordenanza de 2 de agosto de 1802, tit. 11, art. 19.

Art. 19. Para que una embarcación pueda armarse en corso en los puertos de las Provincias de Marina de Bilbao y San Sebastián, que comprehenden al primera el Señorío de Vizcaya con sus Encartaciones, y la segunda la Provincia de Guipúzcoa, procederá aviso del Comandante de Marina respectivo con arreglo a las instrucciones con que se hallare, y después de cumplidas las circunstancias y formalidades prevenidas en la ley precedente paar los otros puertos del Reyno, entregará mi Real patente al capitán o patrón del buque, que ha de estar autorizado para ello con previa licencia de su Diputación: perteneciendo privadamente el conocimiento de las presas hechas por armadores Vascongados, o de qualquiera otras provincias, al Comandante de Marina del puerto a que fueron conducidos.

5. REAL CEDULA DE 1553 SOBRE ARMAMENTOS EN CORSO

1.° de Enero de 1553 / R.l Cedula de Sus Magestades / sobre armamentos de cosarios contra Franceses / en 1553.

D. Carlos y D.ª Juana &ª. A los del nuestro Consejo, Presidente e Oidores de nuestras Audiencias, Alcaldes Algüaciles de la nuestra Casa y Corte y Chanchillerias, y á todos los Corregidores Asistentes, Gobernadores, Alcaldes, Algüaciles, é otras qüalesquier Jueces y Justicia de todas las Ciudades, Villas é Lugares de los nuestros Reynos y Señorios, y á cada uno é qüalesquiera de Vos en vuestros Lugares y Jurisdiciones, é á otras qüalesquiér personas de qüalesquier estado y condición que sean, á quien lo contenido en esta nuestra Carta toca y atañe, salúd é gracias: Sepades que visto los daños que Cosarios Franceses hacian en nuestros Subditos que contratan en Flandes é Ynglaterra y en otras partes, y que los que suelen armár en estos Reynos, que solian ser muchos, an dexado de lo hacér, por los animár y fauorecér tenemos mandado que qüalesquiera ropa de Franceses aunque venga en Nauios Españoles fuesen de buena guerra y de los que la tomasen, y les hicimos merced del quinto que nos pertenece según que todo mas largo se contiene en las Cartas que sobre ello hemos mandado dár; y porque nos es fecha relación que muchos dexan de armár á cáusa que por una Ley de Partida está proueido que la ropa que tomasen los enemigos si se recobrare no sea de los qeu la recobrasen, y que sea de aquellos de cuyo hera antes que los Henemigos la tomasen en cierta forma, y nuestra merced es en todo lo que buenamente sea fauorecér á los dichos Armadores para que con mas voluntad armen y sigan á los dichos Cosarios para excusar los daños que en nuestros subditos podrían hacér; visto en el nuestro Consejo y consultado con migo el Emperadór y Rey atento que hauiendo tomado los enemigo alguna ropa y presas de nuestros Subditos es cosa razonable que los que la recobraren, pues ha de ser á su Costa y trauajo, sean en algo aprouechados y se escusen los Pleitos é Costas que podría auér en aueriguár la Costa

que hicieron en los recobrár, fue acordado que deuimos mandár dár esta nuestra Carta para vos en la dicha razón, y nos tobimoslo por bien, por lo qüal mandamos que todas y qüalesquiér Personas que recobraren de los dichos Cosarios alguna ropa y presas qeu ayan tomado á subditos y Naturales nuestros, que en caso que conforme á la Ley de la Partida se aya de boluér á los Dueños cuyo hera primero, que por el tiempo que durare la presente guerra que tenemos con Francia la meytad della sea para las que la recobraren y la otra mitád para el Dueño cuyo hera, sin embargo de lo contenido en la dicha Ley que de suso se hace mención é mandamos á las nuestras Justicias que en los casos que se ofrecieren así lo sentencien y determinen, quedando la dicha Ley de la Partida en su fuerza y rigór acauada la dicha guerra que de presente tenemos con Francia; y mandamos que esta nuestra Carta sea Pregonada publicamente en esta nuestra Corte y en las Plazas y Mercados y otros Lugares acostumbrados desas dichas Ciudades, Villas y Lugares por Pregonero y ante Escriuano publico, porque todos lo sepan é ninguno pueda pretender ynorancia; y los unos ni los otros no fogades ni fagan en deal por algunas manera, sopena de la nuestra Merced y de 10 ds. marauedis para la nuestra Camara á cada uno que lo hicieren. Dada en Zaragoza a 1.° dia del mes de Enero de 1553 años. = Yo el principe. = Yo Francisco de Ledesma, Secretario de su Cesarea y Catholica Magestad la fize escriuir por mandado de S. M. = El Licenciado Mercado de Peñalosa. = Doctór Anaya. = El Licenciado Otalora. = El Doctór Ribera. = El Licenciado Arrieta. = El Doctór Diego Gasca. = Registrada. Martin de Vergara por Chanciller. = Sacóse esta Copia de un treslado simple de la dicha Prouision que está en mi Poder. = Francisco de Ledesma.

Hallase este original al fin del Legajo 6, n.° 11, de los Papeles de Santa Cruz. Esta confrontado.

Navarrete
(rubricado).

6. SENTENCIA DE 1557 CONTRA PIRATAS FRANCESES

Sentencia dada contra / Domingo Gondi Florentin Capitan y / la tripulac.on de la Galeza fran/cesa nombrada la Crezen de / Burdeos, sobre robos que co/metieron en la Mar, y fue/ron apresados por Dn Alvaro / de Bazan en 1557.

Visto este proceso fecho de oficio de Justicia contra Domingo Gondi Florentin Capitán de la Galeaza Francesa nombrada la Greçen de Burdeos, é Yboncaray Piloto natural de la Villa de Clauet de Bretaña, é Joseph Mersundi Escriuano de la dicha Galeaza natural de la Rochela de Francia, é Ybón Fidarte Contramaestre della naturál de la villa de Lantreguér en la Ysla de Baco de Bretaña, é Vicente de Ruán trompeta naturál de Ruán de Francia, eá Alenco Dalan natural de la dicha villa de Lantreguér, é Enrrique de Molina de Breste y Enrrique de Crodón naturál de Crodon de Bretaña, é Paulo Picus naturál de Pelmarea, é Charles de la Rochela naturál de la Pinchela, é Nicolás Normón Escribano también ed la dicha Galeaza naturál de la Bulla de Ruán, é Ramón Leborne naturál de S. Pablo de León, é Polque Fer naturál de la dicha Ysla de Baco, é Caraes Bretón naturál de la dicha Villa de Bauete por auer tomado, y rouado con la dicha Galeaza en el Mar de la Ysla de Canaria un Navio de Bretaña qeu yba a ella cargado de 200 fardos de lienzos é otras Mercaderias é Bastimentos, Artilleria, Armas e cosas, y echado la gente de el Nauio en el Batél del en medio del Mar, é desfondado y echado á fondo en dicho Nauio junto á la Ysla de Fuerte Ventura, é pasados todos los Lienzos, Mercaderias é cosas de la dicha Galeaza é lleuadolas en ella al Cabo de Aguer á Berberia, y quedadose con ellas aviendose de antes alçado con 189 Toneladas de trigo que auia percebido en la Villa de Hernantes en Bretala para las llebar y entregár en la Ciudád de Lisbona á las personas á quien yba consignadas é auiendo llevado el dicho trigo en la dicha Galeza al dicho Cabo de Aguer de primér viaje sin lo dár y entregár en la dicha ciudad de Lisbona á las Personas que lo avian de recebir é á quién

pertenecia, lleuandolo otrosi desde el dicho Cabo de Aguér a la dicha Ysla de Canaria á donde los descargó de la dicha Galeza en dos Carauelas é lo llevó en ellas á vendér en la Ysla de la Madera é por avér despachado y enviado el dicho Domingo Gondi la dicha Galeaza del dicho Cabo de Aguér con Francisco de Oliuer Maestre della é Bartholome Nyllo Contramaeste, é con otros Marineros y Soldados á cumplimiento de 50 Personas con coló que embiaua las dichas Galeaza é las Mercaderias é cosas que lleuaua á Villafranca de Nisa, para que en la Costa de España é á donde pudiesen toamsen y robasen los navios é Mercaderias que allasen é pudiesen tomár, é contra Atnonio Esteban Portugués vecino que se dice que es de Villanova de Portiman por auer salido en la dicha Galeaza por Piloto desde el dicho Cabo de Aguer la última salida é viaje que de alli hizo con las dichas Mastres y Contramaestres, é averse sallado con ellos é con los dichos 50 Ombres en la richa Galeza, é avér con ellos seguido é corrido á un Nauio que venia nauegando sobre el Cabo de S. Vicente la derrota desta Ciudád de Cadiz dandole Caza por espacio de todo un dia para los alcanzár é robár é tomár, y el dicho Josef Mersundi por hauerse hallado en ello juntamente con el dicho Atnonio Esteuan é con los otros que venian en la dicha Galeza, é auerse ydo é ausentado los dichos Jusepe Mersundi é Atnonio Esteuan de los navios del Armada del Rey nuestro señor en que estauan presps 'pr los dichos delitos en la Baya desta Ciudád de Cadiz, é sobre las otras causas é culpas é delitos en este Proceso y en sus Ynformaciones y prouança contenidas.

Fallo que está prouicado e averigüado que el dicho capitán Domingo Gondi Florentin fletó la dicha Galeaza en la dicha Villa de Enantes á Gaspár Boto Mercadér para las lleuár en ella 189 Toneladas de Trigo é las dar y entregár en la dicha Ciudad de Lisbona á ciertos Mercaderes é Personas contenidas en la carta de Fletamento que dello otorgó por precio de 6 ducados que se les auia de pagár de Flete é porte por cada Tonelada del dicho Trigo de que recibió 314 ducados, y auiendo de llebár el dicho trigo y entregarlo en la ciudad de Lisboa á las Personas á quien yua consignado é lo avian de recebir, lo llevó en la dicha Galeaza al dicho Cubo de Aguer con el gouierno que della hizo el dicho Ybón Caray Piloto que en ella yba, é de allí llevó en ella el dicho trigo á la dicha Ysla de Canaria á donde lo descargó de la dicha Galeaza en dos Carauelas, dexando allí parte dello, é lo fué á cendér é lo vendió á la dicha Ysla de la Madera, y buelto á la dicha Ysla de Canaria salió della con la dicha Galeaza con los dichos Josepe Mersundi Escriuano é Ybon Fidarte Contramaeste, é Vicente de Ruán Trompeta, y Elenco Dalán, y Enrrique de Molón, y Enrrique Crodón, é Paulo Picus, é Char-

les de la Rochela, é Nicolás Normán Escriuano, y Ramón Leborne, é Polque Fér é Caraes, que con el dicho Capitán é con otros auian salido con el dicho Trigo del dicho Puerto de Henantes él del dicho Puerto de Blauet, acebto el dicho Vicente de Roán que se nuebo entró en la Galeaza en la dicha Ysla de Canaria, en cuyo Mar á 12 ó 15 legüas della el dicho Capitán é los dichos sus consortes con la dicha Galeaza corrieron é siguieron é dieron caza a un Navio nombrado la María de Lantreguer que era de ciertos vecinos de Latreguér de Bretaña y de que hera Maestre guión Martín que yva en el con Guiles é Gillermo Graue, é Pedro Xuamét vecino de la Ciudád de Samalos de Bertaña Mercaderes é otras Personas á complimiento de 26 Hombres; é aviendo alcançado el dicho Nauio por fuerza y miedo contra voluntád del dicho Maestre é Mercaderes é Personas que en el yvan les ficieron amaynár las Velas y les ficieron salír del y entrár en la dicha Galeaza en ella; é *a boca de noche* á las dichas 12 ó 15 legüas de tierra echaron el dicho Maestre y Mercaderes é todas las dichas 26 Personas en el batél del dicho nauio en el medio del Mar, donde se pudieran aogár y perecér; y aviendose apoderado del dicho nauio con algunos de los dichos Consortes, que fueron Josepe Mersundi é Alenco Dalán, y Enrrique Crodón, é Paulo Picues, é Charles de la Rochela, é Nicolás Normás, y otros que de la dicha Galeaza fueron y entraron en el dicho nauio, lo llebaron con ella junto á la Ysla de Fuerte Ventura á donde descargaron del muchos fardos de lienzos é Sabanas, qeu parece que fueron 200, é muchas Piezas ed telas de Olonas, é 22 Barriles de Arina, é 14 ó 15 Pipas de Vizcocho é ciertas Botas de Tocino, é 8 ó 9 Botas de sidra é un Barril de Manteca, é 10 piezas de &ª. Piezas de Artillería de Yerro é 4 Mosquetes de bronce con pelotas é poluora para ellas, é otras armas, é cosas, é las Velas é Xarcia, Anclas, y Cables, é cosas del adreso é seruicio del dicho nauio, y lo pasaron todo á la dicha Galeaza, é desfondaron el dicho nauio é lo hecharon á fondo, mandandolo todo hacér y haciendole á ello y executandolo é pusiendole por obra los dichos sus Consortes con los demás que en la dicha Galeaza yuan con la qüal se vinieron al dicho Cabo de Aguér á donde el dicho Capitán hizo descargár é descargó della todos los dichos fardos de lienzos é Sauanas, é algunas Piezas de las dichas telas é olonas, é cargó cierto numero é cantidad de cueros bacunos grandes é pequeños é otros, é cierta cantidád de Bermias é Cacheras que se dice que alli vno de un Capitán Monforte Cosario que se dice que las avia tomado de un nauio de Yrlanda quo se dice qeu tomó é robó junto al cabo de Finisterra en la Costa de Galicia, y quedandose el dicho Capitán Domingo Gondi en el Cabo de Agu'er disponiendo de los dichos Fardos de lienzos, sauanas,

é Olonas enbió la dicha Galeaza con los dichos cueros, Bermtas, y Cacheras, é con toda la otra haciendo del dicho nauio robado é ciertos Quintales de Cera é otras cosas, diciendo que le embiaua á Villafranca de Niça con el dicho Francisco de Oliuér, Maestre della é con el dicho Antonio Esteuan que alli tomó por Piloto para que la traxese fasta e. Puerto de la villa de Lagos ó de Gibraltar ó desta Ciudad de Cadiz con los Marineros é gente que en la dicha Galeaza benian á cumplimiento de 50 Personas con las qüales la dicha Galeaza partió del dicho Cabo de Aguér é anduvo por la Mar 4 ó 5 semanas é fue á vista de la dicha Isl ade la Madera é de Puerto Santo, é viniendo sobre el Cabo de S. Vicente siguió y dió caza al dicho Nauio que venia navegando facia la buelta desta dicha Ciudad de Cadiz para lo alcanzar, viniendo dentro del dicho Antonio Esteuan Piloto el dia antes que dicha Galeaza fuese tomada por el Señor D. Aluaro de Bazán, aunque algunas Personas que en ello se allaron digan que le seguian é querian alcanzar para tomar del dicho nauio agüa y vino que les faltaua é abian menester en la dicha Galeaza, y otros digan que no sabian para que hefecto le seguian, lo qüal todo atento con las calidades é particularidades que en ello pasaron é que auiendo el dicho Capitán Domingo Gondi é los dichos sus Consortes cometido los dichos delitos se quedaron en el dicho Cabo de Aguer, de donde algunos dellos fueron é ausentado; é que aviendo el dicho Atnonio Estevan y Enrrique de Ybar Marinero Pasajero conocido la Galeaza Capitana de la dicha Armada la noche signiente del dicho dia qeu avian seguido é rado caza al dicho Nuio con l dicha Galeaza Francesa, el dia siguiente de mañana aviendo visto que la dicha Galeaza Capitana los venia sigiuendo para los alcnzár le vinieron huyendo con la dicha Francesa fasta las 4 oras ó 5 de la tarde, faciendo toda diligencia posible para no ser alcanzados de la dicha Capitana é qüando con ella fueron tomados del dicho Señor D. Aluaro fué hallado la dicha Galeaza Francesa, apercebida y á punto de guerra con el Artilleria cargada, é asestada, é con todo aperceuimiento de pelea; é atento que por los citaciones é llamamiento que por mi mandado se hicieron para que los dichos Domingo Gondi é sus consortes é cada vno dellos viniesen é pareciesen ante mi á se defender é descargár de las dichas culpas é delitos con los apercivimientos que sobre ello les fueren hechos, é que los dichos Jusepe Mersundi é Antonio Esteuan se huyeron é ausentaron de los nauios de la dicha Armada en que por ellos estauan presos en la Baya de Cadiz antes que ya á ella viniese á conocer desta causa, y en conseqüencia de todo lo contenido en esta relación que por los dichos é declaraciones de los testigos que en esta causa han testificado é de las Personas que en la dicha Galeaza Francesa

se allaron presentes á los dichos delitos é acontecimiento parece y está prouado en este Proceso, faciendo justicia como la calidád desta causa lo requiere y en castigo de los dichos delitos é para publico exemplo, deuo de condenár é condeno al dicho Capitán Domingo Gondi, y á los dichos Jusepe Mersundi é Ybon Fidarte, é Vicente de Ruán, y Alenco Dalán y Enrrique de Molín, Enrrique Crodon, y Paulo Picus y Charles de la Rochela, y Nicolás Normán. y Amon Leborne, y Polque Fer, y Caraes Bretón, y cada uno dellos en pena de muerte naturál, la qüal mando que les sea dada en esta manera; qeu donde quiera que fueren avidos é tomados sean lleuados á la Carcel publica de la Ciudad, Villa, o Lugár donde fueren presos, de la qüal sean sacados todos caualgando en asnos con Albarda, atadas las manos é Soga de Esparto a la garganta, é con voz de Pregonero publique los dichosdelitos de la pena é la pena que para ello se les da sean aorcados é colgados en el Rollo publico, ó Horca que uviere é para ellos se hiciere, quedando en ella colgados é aorcados por las gargantas con las dichas sogas, por manera que todos é cada uno de ellos mueran ansí muerte naturál, y el dicho Domingo Gondi sea é mura degollado con cuchillo, de manera que del todo se le corte é aparte la cabeza de su cuerpo, el qüal esté asi degollado é descabezado por tiempo y espacio de 6 Oras en la parte ó lugár donde esta execución se hiciere, é los dichos sus Consortes esten aorcados é el Rollo ó Orca en que murieron por tiempo y espacio de 12 oras, dentro de las qüales no puedan ser quitados ningunos ni ninguno de ellos de los Lugares ó sitios donde murieren, é condenolos en los despreces é domicillos, y costas y gastos que seán fecho é ficieren en esta causa sobre los dichos delitos é dependencia delos, y en salario de los dias que yo en el conocimiento y determinación y hexecución della se ocupado y ocuparé al tenór de la comisión de S.R.M. que para ello se me dió á cada uno de los dichos delinqüentes por la parte que le toca, y al dicho Domingo Gondi como á principál delinqüente ó autór de los dichos delitos en efecto é sucedió del Consorte dellos que en esta Ciudad no tuviere bienes con que pagár la parte que le perteneciere; é siendo pagados los dichos gastos é salarios é otras qüalesquierades deudas é cargos que de los bienes del dicho Domingo Gondi se devieren pagár, cuya declaración reseruo en mi y otro qüalquiér Juez competente, condeni otrosi al dicho Domingo Gondi en perdimiento de la dicha Galeaza é de todo lo demás testantes de sus bienes que en ella venian é fueron allados qüando fue tomada, la qüal con ellos aplico á la Cámara de su Real Magestad y á quien de derecho pertenecieren é los oviere de ave todos ó parte dellos por qüalquier merced que se le uuiere fecho é ficiere; é condeno á los dichos Ybon Caray y Antonio

Estevan Pilotos de la dicha Galeaza por las dichas culpas é delitos en qeu fueron participantes, como en la relación desta sentencia se contiene á cada uno dellos en pena de cien azotes los qüales mando que les sean dados siendo sacados de la Carzel del Lugar donde fueron presos, desnudos los Cuerpos, con las manos atadas, é con sogas de sparto á las gargantas é con voces de Pregoneros que publiquen los dichos ssu delitos trahidos sean en dos Asnos á la vergüenza por las Calles publicas acostumbradas del dicho Lugár, é otrosi los condeno á que siendo fecha esta execución en ellos sean lleuados á las Geleras de S.M. que andan por la Mar, y entregados en ellas á su Capitán Generál ó su Lugár-teniente para que rremen y sirban en ellas por Galeotes forzados al remo sin suldo alguno, cada vno dellos por tiempo de 6 años cumplidos desde el día que en ella fueren entregados, é condeno más á los dichos Ybon Caray é Antonio Esteuan en las casas deste Proceso á cada vno por la parte que le tocam é al dicho Domingo Gondi en su defeto ó susidio, la tasación de las quales é de todas las costas é gastos desde Proceso é desta causa é deoendencias della en mi reseruo, con otra qüalquiér declaración que necesaria é se deba hacér en esta causa, y en las de las pendientes para la hacer como conuenga y de derecho oviere lugár, é ansi lo pronuncio é mando por esta sentencia definitiva juzgado.

Hallase al fin del num.° 11, Leg.° 6 de los Papeles de Santa Cruz el original de esta copia, q.e está confrontada y conforme con el.

Navarrete
(rubricado).

7. PATENTES DE CORSO DADAS A DOS PARTICULARES EN 1564.

Año de 1564. Patente que se dió á Miguel Aragones, y / Juan Dorta, que ban á descubrir / la Armada del Turco.

Teniendose aviso que el Turco enemigo de nuestra Santa Fe, este año hace Armada para que juntamente con la Cantidad de Baxeles de Ynfieles dela Costa de Berberia puedan hacer alguna imbasión en los Reynos de Su Magestad Catolica, y en especial en este fidelismo de Sicilia estando á nuestro cargo, y por lo que combiene al Servicio de Su Magestad, y seguridad de el, hemos determinado embiar algunas Fragatas con personas de recaudo hacia las Fronteras de Lebante para que de hora en hora nos den aviso de lo que se entendiere dela dicha Armada, y conforme á ello hacer las provisiones necesarias para su oposito y resistencia; y por que con las presentes Fragatas patronizadas por los Patronos Saladino de......... y Juanello de Mecinaba, ban, Juan Dorta y Miguel Aragones, despues de certificar dela presente intención, y que no ban con otra ninguna, pedimos y rogamos á todas y qualesquier personas, ansi privadas, como constituidas en Dignidad y Gobierno en Reynos y Provincias de Amigos y Confederados de Su Magestad, en especial dela Ylustrisima Señora de Venecia, que no solamente no den impedimento, ni retención alguna ála dichas Fragatas y personas Sobrepuestas y Marineros dellas, mas que les hagan el acogimiento y buen tratamiento, que en este Reyno se haria á personas suyas, que viniesen á este, o á otro Semejante efeto, dejandoles estar libremente en sus mares y Puertos, y probyendoles mediante justo precio delas cosas necesarias á su viage, y residencia, por que llos llevan muy particular Orden, y mandato de no dar ocasion á que seles haga diferente tratamiento, y se tiene por cierto que lo harán, mandando y ordenando a todas y qualesquier personas deste Reyno, sobre quien tenemos jurisdición y mando, asi oficiales, como no oficiales, y qualesquiera Capitanes, y Patrones y Marineros de Galeras, Naves, ó otros Baxeles grandes y pequeños de qualquiera calidad que sean, Sotopuestos al dicho nuestro Govierno, que en qualquiera parte que hallaren

las dichas Fragatas y gente dellas les hagan el Susodicho tratamiento aceptando las letras y recaudos que les dieren y si fuere en tierra, embiarnoslas con correos propios, y si fuere en la mar, traernoslas á buen recaudo viniendo donde nos hallaremos, y si no embiarlas de donde quiera que tomaren Puerto en este Reyno ó de otra parte convecina, que asi combiene á Su Real Servicio, no haciendo lo contrario. Dada en Mecina á 14 de Julio de 1564. = D.ⁿ Garcia de Toledo.

Lo quevos Miguel Aragones y Juan Dorta haveis de hacer en Servicio de Su Mag.ᵈ este viage para Levante, es lo siguiente.

Pasaron con las Fragatas que llevais drechos á Otranto donde hallareis á Juan Pretroli Praboti que estapor esta Corte á quien dareis las letras que ban para el y tomareis acuerdo dela manera como le haveis de embiar las letras que escrivierdes y el remitirlas aqui á Mecina co ncorreo propio si el negocio fuere de tal calidad y si no con la mejor via queles pareciere.

Para Bartolomé Huidobro, llevais letra: darselaheis asimismo, haciendole mucha instancia de mi parte, que viniendo a sus manos letras para mi, las dé en la misma hora al dicho Juan Pretoli Praboti, para que me las embie por la manera quele tengo ordenado por que aliende delo que podra importar al Servicio de Su Magestad, á mi me hechará en mucha obligación.

Si depasada toparedes en Cotron, tambien llevais Cartas para el Castellano de alli: darselaseis, tomando acuerdo con el, que en caso que le embiaredes letras, ó diesedes algunos avisos de importancia, melos embie con Correo propio si tales fueren, que aqui sepagarán.

En Corfu, como Vos Juan Dorta, y Miguel Aragones sabeis está el Abad Donato Saeno, para quien asi mismo llevais Cartas, y pues teneis informacion dela manera que con el os haveis de haber aqui Solamente se os dirá que le acordeis la solicitud de embiar los Despachos á Otranto álo acostumbrado.

De Corfu pasareis al Zante si asi os pareciere ebtramos, ó si no quedando el uno en Corfu, y yendo el otro, donde hallareis á Baltasar Protoreo, que suele residir alli por esta Corte, y si acaso le hallasedes en otranto, ó en Corfu, llebarle con vosotros y tomar acuerdo con el, de como huvieredes de tener correspondencia ó en que Lugar podreis estar con las Fragatas que sea mas á Satisfaccion delos quegoviernan aquella Ysla, fasta tanto, que conforme álos avisos veais lo que oviere-des de hacer.

Si de camino tocaredes en la Chefalonia podreis preguntar por el conde Antonio Martinengo, con quien tiene amistad Baltasar Proto-

treo que toda via con letras que llevais para el, siendo persona principal, os podrá ayudar con los que goviernan aquella Ysla para que seais bien tratados.

Teniendose aviso cierto quel Armada ha salido ya fuera delos Castillos, y se halla en Negroponte, Coro, Modon, Lepanto, Santa Maura, la Preveza, ó otra parte donde suele hacer escala á despalmar, ó proveerse devituallas ó otras cosas, podreis veniros vos Juan Dorta con vuestra Fragata, y vos Miguel Aragones quedaron alla para beniros despues con mas fresco y cierto aviso, dando orden á todas las personas con quienes tiene inteligencia, que escriban á Mecina las nuevas, que les dieredes, á fin que si Dios guarde, os perdiesedes con las Fragatas por Camino, no se dejasen de tener los dichos avisos, dejandoles Cartas si el tiempo os diere lugar.

Haveis de escrivir continuamente de donde os hallaredes por las vias Susodichas, todo lo que se entendiere, aunque no parezca de tanta importancia, avisando dello á quien embiaredes las Cartas, á fin que segun lo que fuere beau si combiniere despachar Correo proprio, ó embiarlas con otra ocasion.

Lo que fuere de Substanci y escrivieredes por firme, haveis os, de certificar bien dello, y tenello de buena parte.

Si os toparedes con algunos Bageles deVasallos de S.M. ó de Amigos y confederados, les mostrareis las Patentes y instrucciones; en especial álos dela Ylustrisima Señoria deVenecia á fin que entiendan quvuestra ida por alla no es á otra cosa, que á saber del Armada del Turco, y avisar para estarprevenidos que no suceda alguna cosa en deservicio de Dios, y daño dela Cristiandad en especial delos Reynos de Su Magestad.

En los Puertos ó mares donde estuvieredes, ó por dondepasaredes, en ninguna manera penseis en hacer el menor daño del mundo, y por qualquiera ocasion que os viniere delante de Baxeles de Turcos, ó de otros Ynfieles, no cureis de llegar á ellos, aunque muy facilmente lo pudiesedes hacer, pues nuestra intencion es solamente que hagais lo que seos manda din ocuparon en otra cosa ninguna de corso, en especial, que no podría ser sino en las mares dela Ylustrisima Señoria de Venecia, que en ninguna manera es nuestravoluntad, y haciendo lo contrario, nos dariades causa de Sentirnos dello en gran manera.

Lo que en sustancia habeis de procurar de investigar y saber particularmente del Armada es, que desiño trae, que gente; que bastimentos y municiones; que numero de Baxeles y de que calidad, que aparato de hacer empresa en tierra, ó de espunar alguna Plaza; en queparte, si en Berberia, en el Reyno de Napoles, de Sicilia, ó Malta: quien es el Capitan General, ó otras personas Señaladas que vienen con ella.

Si acaso navegando ó estando en algun Puerto, topasedes con algun Baxel de remo, ó de borde de gente conocida, ó qu eos certifique Yo, que vienen á este Reyno, podreis tambien escrivir con ello, en cargandoles que en elprimer Puerto, que tomaren del, den las Cartas álos oficiales, adbirtiendoles, que me las embien, que diciendo que son vuestras, y de avisos dela Armada, lo harán luego con diligencia.

Vuestra estanciapor ella de qualquiera manera que sea, será por todo mediado Sep.re por quepor que no haya Armada, podreis dar aviso delos Cosarios que por alli anduvieren.

Ypor que es bien, que estas Ynstrucciones no bengan á manos de enemigos, si acaso os vieredes en peligro manifiesto, las podreis hechar en la mar, procurando de excusarlo todo lo posible, y teniendolas bien guardadas con las Patentes por que os podrian hacer mucha falta si escapasedes, álo menos, mientras vais en las mares de Venecia y nuestro Señor vaya en vuestra guarda. De Mecina á17, de Julio de 1564.= Don Garcia de Toledo.

Existe copia simple de esta Patente ó Ynstruccion en un Legajo de papeles sueltos del Archivo de la caja de Villafranca, respectivos al 4.º Marq.s de ella D.n Garcia de Toledo. Confrontose en Mad.d, á 18 de Marzo de 1793.

M. F. deNavarrete
(rubricado).

8. PATENTE DE CORSO DE 1670 DADA AL CAPITAN ANTONIO SANCHEZ

Año de 1670. Patente para que pueda salir a corso / capitan Antonio Sanchez, con el / Bergantin llamado Santo Domingo / contra Moros y demás Ene/migos de la Real corona.

La Reyna Governadora. = Por quanto por parte del Duque de Medina sidonia, se me ha representado las continuas correrias que con Varcos y Caravelas hacen los Moros cosarios de Tetuan, por Huelva y otras partes de la costa de Andalucia, robando en ellas las marinas, cautibando las familias, y también á los Pescadores lleas, por no tener en estas partes fuerzas ni embarcaciones con que hacerlas resistencia, que por esto como por mostrar su celo en el servicio del Rey mi hijo, y á fin de que aquellas poblaciones tuviesen algún resguardo de los dichos Piratas, y atajar los daños estorsiones y continua ruyna que padecen, havia fabricado dos vergantines para que Armados y guarnecidos de Ynfanteria corriesen por los parajes referidos: suplicome fuese servida hacerle merced de concederle licencia para corsear y patentes para ello. Y haviendose visto en el consejo de Guerra y consultandome sobre ello, atendiendo á la representacion y amor del Duque y quan del Real Servicio és, que aya las embarcaciones que ofrece, para atajar los continuos daños que refiere hacen Piratas: He resuelto concederle la permision y patentes que suplica para las personas que salieren por cabos de los dichos dos Bergantines. Por tanto, en virtud ed la presente doy licencia al capitan Anton Sanchez para que en conformidad de las ordenanzas de corso de 24 de Diciembre del año de 621 y 12 de Septiembre de 624, pueda salir a corso con el vergantin nombrado Santo Domingo, su gente de Guerra, armas y municiones necesarias y correr las costas de Berberia, y las demás que fueren de Enemigos de la Real corona con calidad que no pueda yr ni vaya á los reynos y Provincias con quienes oy se tiene paz, ni tampoco á las costas del Brasil, las Terceras, Yslas de la Madera y costas de las Yndian

con ningun pretexto, y si lo hiciere á qualquier de estas partes incurra en comiso y demás penas establecidas. Y ordeno que junto con esta Patente lleve el dicho Capitan Anton Sanchez copia autorizada de las Referidas ordenanzas de corso para observar lo dispuesto en ellas, y mando se les cumplan y guarden las condiciones, onras y preheminencias que por éllas se conceden. Y por que segun las dichas ordenanzas debe para salir á corso dar las fianzas acostumbradas de buena guerra, ordeno al Duque de Veragua capitan General de la Armada del mar Ocecano que por via de comision exerce los cargos del mar Occeano y costas del Andalucia, se las haga dar precisamente, y mando a los Virreyes y Capitanes Generales de Armadas, Galeras y Esquadras de Navios, Governadores y otras qualquier personas y justicias de estos Reynos Señorios le den el favor ayuda y asistencia que huviere menester, y queno le embarguen el dicho Bergantin, gente y demás cosas que tuviere prevenida para el corso. Y ordeno al capitan General dela Artilleria de España que al presente és, y adelante fuere y á sus Tenientes que hagan dar al susodicho las armas y municiones que les pidiere y huviere menester, pagando primero su valor. Y tengo por bien que éllos y qualesquier personas dependientes del dicho capitan General, no tengan necesidad de otra orden que la presente para cumplimiento de lo referido; que asi conviene al Real Servicio. Dada en Madrid a 6 de Septiembre de 1670. = Yo la Reyna. = Por mandado de S.M. = Bartholome de Legasa.

Se ha extraido esta copia de la Patente original que se halla en el enquadernado de Servicios hechos á la corona del Archivo de la casa de Medinasidonia que posee el Sr. Duque de Alba.—Confrontose en Mad.[d] á 12 de Agosto de 1792.

Martin Fern.[z] deNavarrete
(rubricado).

9. ORDENANZA DE CORSO DE 17 DE NOVIEMBRE DE 1718.

Ordenanza de 17 de novi.e del1718 prescriviendo las reglas con que se ha de hacer el corso contra turcos, moros, y otros enemigos de la corona.

EL REY.

Por quanto considerando quan neces.o y conveni.e es q mis vasallos se apliquen á interrumpir la Navegacion deTurcos, y Moros, y de los demás enemigos que lo sean de mi Corona, asi ahora como en adelante, solicitandoles todos los daños posibles: y hauiendo tenido presentes las ordenanzas extablecidas á este fin, he resuelto, q los que con Licencia mia se emplearen en este se arreglen á lo sig.te

1.ª... Las Presas se han depoder bender enlos Parages á donde se huvieren conducido como mas convi.e a los armad.res pero siempre q

2.ª... En lo q toca a ser validas las Presas se há de juzgar por los Yntendentes, ó sus Subdelegados, en los Puertos, ó Playas en donde entraren; y sinó residi.e en ellos el Ynt.e ó Subdeleg.do encargado, q el Governa.or dela Plaza, y donde no le huviere las Justicias den cuenta dela Presa inmediatam.te al Ynt.e dela Provincia á fin q provea lo conveni.e p.a la determinaz.n

3.ª... No se há de percivir por mi R.l Haz.da el 5.º delas Presas, ni aplicar aellas los Navios, Armas, Municiones, Vituallas, ylas demás cosas q enellos se tomaren porser mi R.l animo q vno y otro quede aveneficio delos mismos Corsistas, para q puedan acudir mejor al gasto delos armam.tos perc en los Puertos, ó parages en donde vendieren las Presas ylas Mercaderias, y generos apresados deben pagar los do.s ami R.l Haz.da en la m.ma forma q otra qualq.r particular, no obstante el estilo, practica, ó concesion q haya havido encontrario por haver manifestado la experiencia los perxuicios q se han seguido a mi R.l Erario de no haverse executado asi, á vista de suponerse por algunos Corsistas, hauer hecho Presas, q en realidad no lo heran, p.a conseguir por este medio la venta, y despacho deellas sin pagar derechos.

4.ª... Ning.o de mis vasallos podrá armar Navios, ni otra Embarcacion deGuerra, sin q preceda darme q.ta por medio de mi S.rio del Despacho delaMarina, dela Calidad del Navio, ó Embarcaz.n q tuviere p.a armar con expresion del porte, Cañones, armas, y gente desu tripulacion, mediante lo qual ordenaré ál Yntend.e, ó p.na q cuidare deesta Ynspeccion en la parte donde se hallare el Bagel, ó Embarcaz.n reciva del armador la fianza q debe dar de hacer buena guerra y deq no hará daño á Vasallos, amigos, y confederados de esta Corona, q Navegaren, ó Comerciaren; siendo los Navios que se armaren para este efecto de 300 toneladas á bajo, a fin deq tengan la ligereza q es menester: y en presentando alr eferido Secretario del Despacho dela Marina copia autentica dela Escritura de fianza quese huviere otorgado, se la dará la Patente para hacer el Corso, entregandosele al mismo tiempo copia deesta Ordenanza, para q sepa mas distintam.te loq se há deObservar.

5.ª... Prohivo á todos mis Subditos eltomar despachos, ó Comisiones de ningunos Reyes, Principes, ó Estados Extrangeros para Armar Navios en Guerra y correr la Mar debajo desu Vandera sinó en qu sea con permiso mio sopena de ser tratados como Piratas.

6.ª... Han deser de buena Presa todos los Navios perteneci.es a Enemigos, ylos mandados por Piratas, Corsarios, y otra gente q corriere la mar sin despacho de ningun Principe ni Estado Soverano.

7.ª... Declaro y mando, q las Presas q mis vasallos quitaren á los Enemigos, y Piratas, q constare hauer estado ensu poder 24 horas en qualquiera parte q sea, se entienda ser debuena Presa para los Armadores, y q todo Navio que peleare debaxo deotra Vandera, que la del Estado de quien tuviere despacho, ó Comision, ó que tenga comisiones de dos diferentes Principes, ó Estados, sea tambien de buena Presa; y si estuvi.e armado en Guerra, los Capit.s y ofiz.s sean castigados como Piratas.

8.ª... Tambien han deser de buena Presa los Navios con sus Cargazones en q no se hallare carta-partida, Conocim.to, ni factura, prohiviendo á todos los Capitanes, oficiales, y Marineros delos Navios apresadores el que las oculten sopone de Castigo Corporal.

9.ª... Todos los Navios q se hallaren cargados con efectos pertenecientes á Enemigos ylas cercaderias deSubditos de España, q se encontraren en Navio Enemigo serán asi mismo de buena presa.

10... Si algun Navio demis Subditos se bolviere á recobrar de sus Enemigos, despues de haver estado consu poder 24 horas será de buena Presa, y si esta represa se hiciere antes delas 24 horas, se restituyrá el Navio al propietario, excepto eltercio que se dará al Navio que huviere echo lapresa.

11... Si el Navio sin ser represado quedare abandonado por los Enemigos, ó si por tempestad, ú otro caso fortuito bolviere á la posesion de mis vasallos, antes de haversido conducido á ningun Puerto Enemigo se restituyrá al propietario q lex.mamente le pidi.e dentro devn año, y vn dia aunq haya estado mas de 24 horas en poder delos Enemigos.

12... Los Navios y efectos de mis Vasallos, represados delos Piratas y demandados dentro del año, y dia, despues dela declaracion que se huviere hecho deellos, en el Juzgado donde tocare se restituirán á los propietarios pagando el tercio del valor del Navio; y delas Mercaderias por los gastos dela represa.

13... Qualquier Nabio q reusare bajar las velas despues de haverselo advertido los Navios Españoles armados en guerra, puede ser obligado aello con la Artilleria ú de otro modo, y encaso ed hacer resistencia, ú de pelear será de buena Presa.

14... Prohivese átodos los Capit.s de Navios armados engrra el q detengan, ó embarquen los Navios delos Subditos, amigos, ó aliados, q huvieren amaynado sus Velas, y presentado su Carta-partida, ó Poliza de carga, y que tomen, ni permitan q se tomen cosa alguna, sopena delaVida.

15... Ningunos Navios apresados por Capitanes que tengan despacho, ó Comision extrangera han de quedar más de 24 horas en mis Puertos, sinó es q los detenga eltemporal, ó que la presa se haya hecho contra Enemigos desta Corona.

16... Si en las presas llevadas á mis Puertos por Nabios de Guerra armados, con despacho, ó Comision extrangera, se hallaren Mercaderias pertenecientes áSubditos, ó aliados de España, las de los Subditos serán restituydos, y las otras no podrán ser puestas en Almacen, ni compradas por persona alguna debaxo dequalquier pretexto q sea.

17... Luego q los Capitanes deNavios armados enguerra se huvieren apoderado de algunos Navios, recogeran sus licencias, Pasaportes, Cartas-partidas, conocimientos, y todos los demas pap.s concernientes á su cargaron y al descargo delNavio apoderandose asi mismo delas llaves Arcas, Alhacenas, y aposentos, y haciendo cerrar la Escotilla, y otros parages donde huviere Mercaderias.

18... Prohivo sopena delavida á todos los gefes, Soldados, y Marineros elq hechen apique los Navios apresados y desembarcar á los Prisioneros enlas Yslas. ó Costas remotas para ocultar la Presa.

19... Y quando por no poder los apresadores cargar con el Navio apresado, ni con la Marineria, les quitaren solam.te las Mercaderias, ó soltaren el todo por via de ajuste, tendrán obligacion de apoderarse delos Pap.s y detraer consigo á lo menos, á los dos Oficiales princip.s del Navio apres.do sopena de ser privados delos q les podria tocar enla presa, y aun de castigo Corporal, si lo pidi.e el Caso.

20... Prohivo se abran en ninguna forma las Arcas, fardos, Sacas, Pipas, Barriles, toneles, y Alhacenas, y quese transporten, ni vendan Mercaderias algunas delaPresa; y tambien prohivo q ningunas p.nas las compren, ni oculten hasta q la Presa este juzgada, ó que sobre ello se haya dispuesto por Just.a sopena de restituz.n del quatro tanto, y de castigo corpor.l

21... Luego que se haya llevado laPresa á algun surgidero ó Puerto el Capitan qeu la huviere hecho, si se hallare presente, y sinó la persona aquien se la huvi.e encargado tendrá obligacion de hacer su informe ante el Yntend.te ó Subdeleg.do, y á falta de vno, y otro, ante la Justicia á quien tocare, y poner en sus manos los Pap.s y Prisioneros y declararle el dia, y hora enq huviere sido apresado el Navio, enq parag, ó enq altura; si el Capitan rehusó amaynar las velas, ó mostrar su comision, ó licencia; si huviere acometido, ó si se huviere defendido; q Vandera traia, y las demás circunstancias dela presa, y de su viage.

22... Despues de haver recivido la declaracion, pasarán luego el Yntend.e su Subdeleg.do ó á la Justicia, al Navio apresado, yá sea que haya dado fondo en la Bahia, ó que haya entrado en el Puerto y formaran proceso verval dela Cantidad, y Calidad delas Mercaderias, y del estado enq hallaren los aposentos, Alhacenas, Escotillas, y otrlos parages del Navio, q despues harán cerrar, y sellar con el sello que acostumbraren, y pondrán guardas para cuidar dela conservacion del Sellado, y para impedir q se diviertan los efectos; cuios autos y pap.s aunq se hayan formado por las Justicias pasarán á manos del Intend.e, ó desu Subdelegado para la determinacion Juridica.

23... El proceso berbal se há de hacer empresencia del Capitan, ó Patron delNavio apresado; y si estuviere ausente en la de los oficiales prales, ó Marinero desu Tripulaz.n juntam.te con el Capitan, ú otro ofiz.l de Navio apresador, y aun delos q pusieren demanda á la Presa en caso q sepresenten.

24... El dho Yntend.te ó Subdelegado há de oir sobre el echo de la Presa al Patron ó Comandante delNavio apresado, y á los prales desu Tripulacion, y aun á algunos oficiales y marineros del Navio apresador, si fu.e neces.o

25... Si se tragere el Navio sin Prisioneros, Cartas-partidas ni conocim.tos, los oficiales, soldados y Marineros, del quele huviere apresado serán examinados seperadamente sobre las circunstancias delaPre-

sa, por q razón viene elnavio sin Prisioneros, y se visitará el Navio, ylas mercaderias por p.nas expertas, para reconocer si fuere posible contra q.n se há hecho lapresa.

26... Si por la declaracion delagente delatripulacion y por la visita del Navio, y de las Mercaderias, nose pudiere descubrir contra quien se ha hecho laPresa se hará imbentario detodo, y se baluará y se pondrá en buena y segura custodia p.a restituirse á q.n perteneci.e si lo demandare dentro del año, y dia; y sinó se repartirá como vienes mostrencos, despues de dar latercera parte á los Armadores.

27... Si fuere neces.o, antes deSentenciarse laPresa, sacar las Mercaderias del Navio p.a impedir el q se pierdan, se hará inventario de ellas en presencia del Yntend.te; ó de su Subdeleg.do, y delas partes interesadas, q le firmarán si supieren, para depositarlas enp.na solbente, ó en los Almacenes, q se hán de cerrár con 3 llaves diferentes delas quales se entregará la vna al dho Ynt.e o Subdeleg.do la otra al apresador, yla otra al apresado.

28... Las Mercaderias q no pudi.en conservarse, sevenderán con citacion delas partes interesadas, adjudicandose al q mas ofreci.e en pres.a deldho Ynt.e ó Subdelegado, despues de hauerse hecho 3 posturas, detres, en 3 dias, hauiendose antes hecho los Pregones, y puesto pap.s publicos en la forma acostumbrada.

29... El precio de laventa se há de poner en manos devn Ciudadano solvente, para entregarse, despues de hauerse sentenciado la Presa á q.n pertenecieren.

30... Respecto á lo mucho q conviene alentar á los Corsistas, tengo por bien, q el conocim.to delas causas, y controversias q seofrecieren sobre las Presas, se vean, y determinen por los Yntendentes delos parages en donde llegaren con ellas, ó por sus Subdelegados, y q si alg.as delas partes se tuvieren por agraviadas, puedan recurrir en derechura á mi, q seles administrará Justicia, breve, y sumariam.te advirtiendo adho, Ynt.es y Subdelegados q hán de atender congran cuid.o al breve desp.o delas p.tes y q si se experimentare lo contr.o incurrirán en mi indignaz.n y serán suspendidos desus Empleos.

31... Antes de hacer el repartimiento se sacará la Suma, q se hallare importar los gastos deldescargo delaGuardia delNavio, y delas mercaderias, segun el tanteo q formare el dho Yntendente, ó su Subdeleg.do en presencia delos interesados atendiendose mucho, á q con estos gastos haya gran moderaz.n; advirtiendo, q mandaré castigar severam.te qualquier exceso q hubiere en ellos.

32... Los Corsistas no hán depoder pasar á las Yndias, ni álas Yslas de Canaria, ni Madera, sin expecial permision mia; pero podrán llegar hasta las terceras, respecto deq en esto no hay inconveniente.

33... Si nó huviere contrato alguno deCompañia, pertenecerán los dos tercios á aquellos q huvieren Subministrado el Navio, con las Municiones, Armam.to, y bastim.to yla otra tercia parte á los ofiz.s Marineros ySoldados.

34... Prohivo á los referidos Yntendentes y Subdeleg.dos, el que se hagan adjudicatorios directa, ó indirectamente, delos Navios, mercaderias, y otros efectos q procedieren delas presas, sopena de confiscacion del3 duca.os demulta y de inhivicion desus Puertos.

35... Los Esclavos, Turcos, Moros, y moriscos, q aprendiereel Armador, los ha de poder vender áq.n mas lediere por ellos, excepto los Arraez, Pilotos, y Contra-Maestres delos Navios deTurcos, Moros, y Moriscos, q sin pelear, ni llegar á las Manos, se rindieren á buena Guerra, porq estos los ha de entregar al Yntend.te, ó á su Subdelegado p.a q ellos los embien amis Galeras de España, y tomen Certificaz.n del entrego de ellos; con advertencia, deq el Yntendente ó Ministros delas Galeras dispondran q se paguen 100 excudos dev.n por cada Arraez del dinero dela consignaz.n delas Galeras, quedando lo q esto montare en beneficio del armador, para repartirlo, como lo demás delas Presas; pero los Arraez, Pilotos, y Contra-Maestres delos Navios de Turcos, Moros, y Moriscos, q rindiere eltal armador, peleando los há de hacer ahorcar el Capitan General, Goberandor, ó Justicia, aq.nlos entregare enconformi.d de laOrn, q se dió en 8 de diz.re del1621 álos Capit.s gen.s

36... Alos Cabos delos Nabios, q conforme á esta orden.a, salieren en Corso, y fueren Embarcados en ellos, serán reputados los servicios que hicieren en los Corsos, como si los executasen en mis Armadas R.s, y á los q.s se señalaren peleando, y fueren los primeros en entrar, y rendir Navio de Guerra de Enemigos, y tomaren Estandarte, ó hicieren cosas relevantes, los atenderé, y remuneraré con Empleos y otras mercedes, y expecialmente a los Cavos q lo executaren.

37... Toda la Gente de Mar, y guerra q navegaré en los dhos Navios q salieren en Corso, y los armadores deellos, han de gozar delas exempciones, y preeminencias, asi en los trages, como en las demás cosas, que goza lagente de Milicia de estos reynos.

38... Por q las Pistolas es vna delas Armas de menos embarazo, y mas efecto, para las ocasiones depelear, les permito puedan comprar, y conducir á sus Navios las q huvieren menester, para vsar deellas solo dentro delos Bageles p.alo q.l dispenso enlas pragmaticas q tratan de esto, dexandolas p.alo demas ensu fuerza, y vigor.

29... Desde el dia q el armador huviere dadolas fianzas, y presentado la Cedula mia enq se le permita armar, y salir encorso, há detener

jurisdiccion civil, y criminal sobre toda lagente degrra, y mar q huvi.e alistado, y alistare p.ªel armam.to, y podrá conocer en 1.ª instancia delos delitos q cometieren entierra y mar, otorgando las apela.nes delas sentencias en todas causas, en los casos q de derecho huvi.e lug.r p.ª antemi, y nó para otro ning.o Tribun.l; pero esto no se há de entender con los delitos q huvieren cometido antes de alistarse enlos tales Navios.

40... Por tanto mando q todo lo referido se cumpla puntualm.te en virt.d dequalquier traslado deesta orden.ª firmada del infraescrito Secretario delDespacho de Marina: Y tengo por bien, q qualquier armador en Corso pueda hacer leva delagente demar, y Guerra q huvi.e menester p.ªel Navio, ó Navios q armare, sin recivir, ni alistar marin.o alg.o ni Sold.o demis armadas, Galeras, ni delas tropas detierra; y porlo q mira á alistar, y recivir á sueldo otra gente y comprar los Pertrechos, Artilleria, armas, bastimentos, ylas demás cosas necesarias p.ªel apresto, y sustento delos dhos Navios y Gente deellos; ordeno, q.e se le dé el permiso, y auxilio q huviere Menester, y q pidiere en mi nombre sin encarecerle los precios deellos; mas delo q comunmente valieren entre los Naturales; y inhivo del conocimiento delas causas de los armadores, y gente desus Navios y Presas, á todos mis Capit.s gen.s Governa.nes, Just.as y otros min.s, Audiencias, y Tribun.s deestos mis R.nos y Señorios p.rq se han de determinar enlaforma q seprevi.e, en el art.º 30 deesta ordn.ª. Dado enel Pardo a17 de Novi.e del718. Yo el Rey. d.n Mig.l Frz Duran.

Adiccion á la orden.ª del7 denovi.e, del718 q prescrive las reglas conq se há de hacer el Corso.

Teniendo S. M. presente q sus R.s determinaz.es sobre la ereccion delaDignidad del Almirante General y establecim.to del Almirantazgo precisan á alterar en partelo prevenido en estaordenanza, ha res.to con reflexsion áesto, y á q la constituz.n pres.te dela Arm.da Naval distribuida en los 3 departam.tos deCadiz Ferrol, y Cartax.na facilita q los Yntend.es y Ministros grales puedan porsi, y por medio de sus Subalternos y Subdelegados extablecidos enlas Provincias exercer entodos los Puertos, y Plazas de esos Dominios, sin atraso delServicio la Jurisdiccion deMarina, q sea desu privativa inspeccion, y conocim.to, con inhivicion absoluta de qualquier Tribun.l de Tierra, todo lo concerni.e á Corso, contra Enemigos deesta Corona.

Consigui.emente manda S. M. quelos particul.s q quieran emplearse enel acudan inmediatam.te consus proposiciones á los Ministros de Marina, y q estos den cuenta deellas al Almirantazgo, para que por el seles prevenga si deberán onó admitirse, y tambien se les remitiran las Patentes correspondientes.

Estas se expediran por el s.or Ynfante Almirante Gen.l p.ªlo q le tiene concedida el Rey la facult.d deq necesita; pero para entregarse á los interesados precedera haver otorg.do estos la fianza prevenida á satisfadcion del Ministro con q.n hayare tratado el armam.to

Aunque por el Armador deba costearse integram.te el Armam.to, si sucedi.e q le falten alg.as Armas Municiones, ó pertrechos, y no se hallaren deVenta en el lug.r del armam.to, ó otros inmediatos, se le franquearan los generos, q fuerende los existentes en los R.s Almacenes, pagandolos prontam.te seg.n tasacion: y para q enesto no ocurra embarazo, que detenga el Corso, se há prevenido lo conveni.e por la via, á q corresp.de á los Cap.s Gen.s y Governa.res de Plazas á fin q bajo la regla prescrita provean á los Armadores de lo q necesitaren y existiere en los Almaz.s deellas.

Declara tamb.n S.M. q no obstante lo prevenido en esta orden.ª debe ser toda lagente delatripulacion dela comprehendida en la Matricula de Mar y q está sepres.te con las justificaz.nes neces.as, al Ministro, q.n deberá quedar con vnalista deella, asi para q conste suparadero, como p.ªq alretorno pueda hacerse cargo alArmador delaq faltare.

Si se llevare lapresa á Puerto q no sea Cavezade departam.to, elMinistro deMarina, resid.te enel, concluido elproceso le remitirá contodos los docum.tos y pap.s q le compongan á manos del Ynt.e, ó Ministro pral de aquel Departam.to para la determinaz.n; y enlos Casos prevenidos en el art.º 30 dela ordenanza es el animo deS. M. q los recursos se hagan en derechura als.r Ynf.te Almirante Gen.l para q disponga se administre Justicia alas partes breve, ysumariam.te: Todo lo qual manda S. M. seobserve puntualm.te por ser asi su R.l voluntad. s.n Yldephonso 30 deAg.to del739. El Marqués deVillarias. = Concuerda consus orix.s

10. MODELO DE PATENTE DE CORSO Y DEMOSTRACION FIGURADA DE LOS GASTOS QUE PODIA TENER UN JABEQUE CORSARIO

DON PHELIPE DE BORBON, POR LA GRACIA DE DIOS, Infante de España, Cavallero de las Ordenes del Toyson, Sancti Spiritus, y Santiago, Gran Prior de Castilla, y León en la de San Juan, Comendador Mayor de Calatrava, de Castilla y Aragón, Almirante General de todas las Fuerzas Maritimas de España, y de las Indias, y Protector del Comercio.

POR Quanto haviendo el Rey mi Señor, y Padre declarado la Guerra al Rey y Subditos de la Gran Bretaña, por los justos, y fundados motivos, que son notorios, tiene resuelto SuM. que se permita a los Naturales de estos Reynos, y á los demás, que lo solicitaren, armar en Corso contra aquella Nación las Embarcaciones que tengan, o puedan tener á proposito para este destino; Y perteneciendome por mi Dignidad de Almirante General de todas las Fuerzas Martinas de España, y de las Indias la expedición de las licencias, y Comisiones convenientes al expressado efecto, he concedido, como en virtud de las presentes Letras concedo, la correspondiente á ...., vecino de ...., para armar en Corso contra Ingleses ...., nombrad ... de porte de .... toneladas, poco mas, o menos, con ...... Cañones, y Pedreros, y las demás Armas, y Municiones necessarias, y hasta en numero de .... Hombres de Tripulación, a fin de que por el tiempo, que duraren las hostilidades de una, y otra parte, pueda salir a costear con la citada Embarcación, llevando en ella la Vandera de las Armas de España, correr los Mares de Europa, y Africa (sin passar, ni tocar á los de America, sin especial permisso) y perseguir, atacar, tomar, y apressar los Navios, y efectos que encontrare proprios del Rey, y Subditos de la Gran Bretaña, y de otros Enemigos de la Corona, con la condicion expressa de que en el Corso, que assi hiciere, se arreglerá á

lo que tocante á él previenen las Ordenanzas, y Establecimientos Reales; de que con las Pressas, que executare se encaminará (directamente, si fuere possible) á uno de los Puertos de los Dominios de su Magestad; de que otorgará la fianza necessaria á satisfaccion del Ministro, por cuya mano recibiere esta Comission; y de que se tomará la razon de este Despacho en las Oficinas, á que corresponde el Puerto, ó Parage donde se haga, ó convenga el Armamento, en las quales havrá de dexar una Lista firmada de su mano, que contenga los nombres, apellidos, naturaleza, y residencia de los Individuos de su Tripulacion. Por tanto requiero, y pido á todos los Reyes, Principes, Potentados, Señores, Republicas, y Estados, Amigos, y Aliados de esta Corona concedan al referido .... ó al Cabo, que substituyere en el mando. todo favor, assistencia, y buen acogimiento en sus Puertos con la nominada Embarcacion, y Equipage, y todo lo que huviere adquirido durante su navegacion, sin ponerle, ni permitir se le ponga embarazo alguno: Y mando, y ordeno á los Comandantes Generales de los Departamentos de Marina, Intendentes y Ministros de ellos, Oficiales Generales, y Particulares de la Real Armada Naval, y de la Esquadra de Galeras, Juezes, y Justicias, y demás personas sujetas á mi Jurisdicción; y á los que no lo son, encargo le dexen passar libre, y seguramente, sin causarle impedimento alguno, ni molestia, y le faciliten todo el favor, auxilio y ayuda que necessitare; á cuyo fin le he mandado despachar estas Letras, selladas con el Sello de mis Armas, y firmadas por Don Cenon de Somodevilla, Marques de la Ensenada, Comendador de Piedra-Buena en la Orden de Calatrava, y de Carrizosa en la de Santiago, del Consejo de S. M. en el Supremo de Guerra, Secretario de Estado, y del Despacho de las Negociaciones de Guerra, Marina, Indias, y Hazienda, y Superintendente General del cobro, y distribucion de ella, MI LUGARTENIENTE GENERAL. En .... á .... de mil setecientos y quarenta.

Entregóse á la Parte para su uso en .... á ...... de .... de .... 17 ... haviendo otorgado la obligacion, y fianza correspondiente.

Demostracion figurada del corso y gastos, que puede tener un Javeque armado en Corso de porte de 100 Toneladas que podra montar 16 Cañones de los Calibres siguientes: 2 Cañones de 6 libras, 10 Idem de á 4 tt y 4 de á 2, 36 Trabucos, 60 fusiles, 30 pares pistolas, 60 sables, 40 Chuzos y 100 Hombres de tripulacion. Por el tiempo de 4 Meses.

Por el valor de las Cureñas	80 p.s
Herramienta por dhas y demas necesario p.r el Corso	120 "
Rumbadas, Parapetos Sollados y otras obras comprendido el trabajo de Carpinteros	300 "
Jornales de Gente al tiempo de aprontar la Embarcacion.	150 "
Por Jornales de Calafates, Brea Alclitan, y Sebo	100 "
Por la Botada nesesaria	180 "
Por 10 flasceras flascos de fuego y Cuerda mecha	60 "
Faroles, Calderos terralla y demas menudencias	150 "
Por los Viveres de 4 Meses	2500 "
Por adelantamiento a la Tripulacion	1500 "
Premio para asegurar el Javeque los quatro meses de Corso sobre el valor de 3000 p.s a 3 p% el mes	360 "
Salario por el Javeque los 4 Meses de corso a 200 p.s el mes	800 "
Valor de los Trabucos y Chusos.	300 "
	6600 p.s

NOTA

Con esta quenta no va comprendido el valor de los Cañones y algunas armas, como y tambien la polvora por quanto no se allan avender y se podrian tomar delos Almasenes de O. M. y por lo que toda a Cañones sera preciso aserlos venir de Barcelona o Cartagena por encontrarse en esta Capital.

Las Presas echas se reparten de este modo la meta de su ligudo producto por la tripulacion descontandoles pero las avansas persebidas y la otra metad afavor del Armador.

Finido el corso en caso deno aver echo presas no estan tenidos los Marineros a debolverlo anticipado o adelantamiento pero todo lo sobrante y existente abordo costeado por el Armador queda suyo propio.

En caso de determinarse armar el Javeque Nuestra S.ra del Rosario delas 100 toneladas referidas se proviene que este ya tiene de su dotacion 6 Cañones, 12 Trabucos, 12 fusiles, 6 pistolas, 12 sables, 2 flasceras flascos de fuego que podian servir por el corso.

11. INSTRUCCIONES DIVERSAS DADAS A LOS CORSARIOS EN EL SIGLO XVIII

Haviendo resuelto el Rey q se permita armar en corso contra Yngleses á los Naturales deestos R.nos y demás que lo solicitaren concediendoselos á este fin por el s.or Ynfante Almirante General las Patentes correspondi.es, para aprender, apresar, y tomar los Navios, Vienes, y efectos del Rey, y subditos dela Gran-Bretaña en qualquier parte quelos encuentren, me ordena S. A. lo avise áV. S. con este Extrahordinario para q haciendose publicar esta relacion deS. M. entoda la comprehension de ese Departamento, trate V. S. de q selleve á afecto, admitiendo las proposiciones, q se hicieren y presentaren por los Armadores, con condiciones, conformes á las reglas Generales deCorso, enla Ynteligencia deq no solo há podido S. A. conseguir q S. M. ceda á favor deellos la 5.ª parte q toca asu R.l Herario, delas presas q hagan y solo se han perdonado enel Corso contra Ynfieles, sinó q tambien dexará S. A. á veneficio delos mismos, la Octava parte q le corresponda como Almirante General concedida por R.l Cedula de 24 de Julio del737, siempre q severifique, ó antevea, que este maior alivio q se les facilite contribuyrá seguram.te al mexor servicio delRey en laGuerra deMar contra Yngleses: cuio punto confia S. A. á la discrecion deV. S. para que en la parte, ó en el todo resuelva, y convenga con los Armadores lo q le pareciere mas aproposito.

Con el primer correo ordinario, ó extrahornario q se despachare á esa Ciudad se remitirá aV. S. vna porcion dePatentes en blanco para q por sumano se distribuyan á las partes, y entre tanto encarga S. A. áV. S. le baya comunicando prontas, y individuales noticias delo q adelantare en este asunto, espresando siempre los sugetos q armaren, parages de donde son, nombres y fuerzas delas Embarcaciones, sus Tripulaciones, Pueblos, de q fueren, y demás circunstancias q conduzcan á instruirse puntualmente S. A. delos armam.tos, que se hicieren.

Debiendose recivir fianzas q aseguren la conducta de los Armado-

res dexa S. A. á la determinacion deV. S. el valor y calidad delas q hayan deser, y para que ese ComandanteGeneral concurra enlaparte q letoca alcumplim.º delo resuelto porS.M., y mandado por S. M. seles hace la prevencion correspondiente. Dios g.e aV. S. m.s a.s como d.n s.r. Yldephonso 30 deAgosto del1739. d.n Cenon deSomodevilla — s.or d.n Fran.co deVaras — Cadiz 15 deSeptiembre de 1739. Pase esta orn del Seren.mo S.or Ynfante Almirante General á los oficios prales de ma.na paraq conste eneellos su contenido á efecto deq teniendose presente laR.l resolucion yla deS. A. en punto de Corso, y facultad q seme delega seden copias Certificadas á los Armadores para q hagan constar la livertad delo apresado asufauor consecuente asi mismo á la declaracion deS. A. enotraorn de 4 del corri.e, enq positivamente cede á fauor de dhos Armadores el 8.° q le pertenece (entre otros puntos deq trata), y deesta se pondrá igualm.te en mis manos copia Certificada — Varas.

En consecuencia deloq confha de 30, del pasado previne áV. S. deorn dels.or Infante Almirante General tocante á Armam.to en corso contra Yngleses dirixo áV. S. dela misma, las adjuntas 24 Patentes en blanco y otros tantos exemplares impresos delaordenanza del7 de novi.e del1718: y de la addicion a ella, resuelta por el Rey en 29 de Agosto prox.mo pasado á fin deq disponga V.S. q vno y otro se distribuya entrelos armadores bajo las reglas y prevenciones prescritas.

Enotras ocurrencias derompimiento conYngleses, ha succedido q los Negociantes q aguardaban generos de Ynglaterra se componian secretam.te con los armadores quienes instruidos del parage donde los havian de esperar sabian, y bolvian al Puerto con la Embarcacion que los conducia suponiendo haverla apresado, y despues soltaban Buques, y carga á los mismos negociantes fingiendo venta, y tomando de estos la Gratificacion q tenian pactada, y siendo esto vn abuso de consecuencias muy perjudiciales al R.l servicio, y a la causa publica, tiene S. A. por conveni.e q V.S. tome las precauciones necesarias p.a su remedio imponiendo aquellas penas q conciba conduz.tes á quelos Armadores se abstengan deincurrir en semex.te exceso, y disponiendo para maior seguridad q al arrivo delas presas sehagan los mas exactos reconocimientos, y averiguaciones sobre este particular.

Siendo factible q entre los efectos apresados se encuenten algunos propios para el servicio delos Navios delRey y consumo desus R.s Arsenales deMarina que natur.lmente se venderan á precios mui comodos, encargaS. A. áV. S. haga recoger todo lo q deesta Naturaleza, y con visible conveniencias sepudiera hauer pagandose puntualm.te de qualesquiera caud.s q existan en esa tesoreria demar.na; pues importa sobre todo que ni directa, ni indirictamente puedan los Armadores quexarse, ni difundir q el Rey les toma efectos antes de enterarlos de su importe.

En la referida Carta de 30 del pasado se dexó al arbitrio de V. S. la aplicacion del 8.° delas presas q toca á S. A. siempre q concivíese conspiraria este mas alivio delos Armadores al mexor serv.º delRey, y hauiendo determinado nuevamente S. A. q como quiera quesea se destine la expresada 8.ª, parte á fauor delos Armadores ordena S. A. q haga V. S. pp.ca esta circunst.a, y q bajo deella trate, y acuerde los armamentos.

Bien que debe ser libre los Armadores, la disposicion, y direccion delos rumbos q hayan de seguir enelCorso conbendrá les prevenga V. S. dexen noticia delos que determinen para lo que pueda ocurrir, y q formen diarios desu Navegacion para remitirlos á S. A. siempre que tengan ocasion, sea por mano deV. S. ó la del Ministro de Marina del Puerto á dondel.° arrivaron: todo lo qual m emandaS. A. participe áV. S. para su intelix.a, y cumplimiento, repitiendole el encargo deq comunique individuales noticias detodo lo q fuera adelantando en el asunto. Dios g.e V. S. s.n Yldefonso 4 desep.re del1739. d.nCenon deSomo deVilla. s.or d.n Fran.co Varas.

Haviendo declarado el Rey q todo lo que se hallare cargado por los Subditos y havitantes delas potencias amigas, y aliadas deesta Corona en Navios de Enemigos deella aunq no sean Mercaderias de contrabando se confisque, contodo lo demás q hallare sobre los dhos Navios, sin excepcion, ni reserba, reputandose por debuena presa, como si perteneciere á los mismo Enemigos, me manda els.r Ynfante Almirante General lo participe áV. S. a fin de que se execute asi en las Presas q se hicieren bajo de bandera Ynglesa, durante las actuales diferencias con aquella Nacion, levantando d.e luego el deposito que se haya hecho de semexantes efectos en virtud delas orn q se comunicó áV. S. con fecha del4 deel mes prox.mo pasado, para q como delex.ma presa se apliquen á los apresadores. Dios g.e áV. S. m.s a.s como d.º Madrid 31 de Octubre del1739. D.n Cenon deSomodevilla. S.or d.n Fran.co deVaras.

Queriendo el Rey alentar á los Armadores contra Yngleses, y demás Enemigos de la Corona, se há servido resolver que pagando los dr.s regulares puedan introducir en estos R.nos todos los generos de comer, beber, y ardér que encuentren en las Presas, y que igualm.te se les permita la entrada de qualquiera otra expecia de Mercaderias, con calidad de que además de los derechos ordinarios satisfagan vn15 (1) por 100 por su habilitación, en consecuencia deesta R.l determinacion advertirá V. S. lo conveni.e en esa Adu.a, y prevendrá álos Administradores delas Maritimas de su dependencia se deben admitir en los re-

feridos Puertos los Generos de Presas q á ellos condugeren nuestros Armadores, y q de todos hán de cobrar los do.s correspondi.es en los terminos, y con la distincion q S. M. manda, poniendo enlos q fueren detegidos á las orillas delas presas del Sello, de q remito áV. S. por el correo deoy vn Cuño, estampandole enplomo, y agarrandole con tanta tenacidad que no se pueda quitar, á fin de Evitar q con motivo deestos generos dePresas se introduzcan, otros deYnglaterra á q no se deba dár lugar, por quedar enlo demas la prohivision sin novedad alguna ensu fuerzay Vigor.

Para q los mismos generos se puedan introducir latierra adentro con la precaucion conveni.e se entregará áV. S. por d.n Fran.co deVaras, ó porsu Subdelegado del Puerto donde huviere llegado la Presa, copia puntual desu Ynventario para que con la relacion mensual q deberá remitir el Administrador dela Aduana, ó formarse por los Contadores de esa delos eDspachos quese huvieren expedido, vaya V. S. teniendo presente la distribucion, Estado, y fenecim.to dela carga de cada Buque; en inteligencia de q se há de llevár noticia puntual de lo que bendiere deella, para consumo dela vecindad del Puerto donde huviere arrivado la Presa, y que de esto, y de quanto incluia se han de cobrar los derechos en la forma expresada debiendose dar los despachos para los Generos que hayan depásar á otra parte por el Ministro de Marina, y asu continuacion ó por despacho separado, declarar V. S. ó el Administra.or, delaAduana á quien corresponda haver cobrado los referidos derechos, los géneros ó frutos nuestros, y de las Naciones amigas que se encontraren en las Embarcaciones Ynglesas, que apresaren nuestros Armadores, no han de estár sugetos á la paga de la habilitacion, y solo satisfarán los derechos ordinarios, pues la circunstancia de hauer estado en ellas, no puede, ni debe alterar su qualidad primitiva: No se deben dexar introducir en los Puertos del Reyno los generos de Ynglaterra, que llegaren á ellos desdeVizcaya, ó Guipuzcoa, aunq traigan despachos que justifiquen proceder de Presas, pues no deben sacarlos por mar aquellos Armadores estandoles permitida solam.te, que los puedan introducir en Castilla por las Aduanas deVitoria, Orduña y Balsamada, y no por otra alguna. Y del recivo de esta orn, y hauerla puesto en execucion, me dará V. S. luego aviso. Dios g.e á V. S. m.s a.s çomo d.o Madrid 6 de Febrero del1742. d.n Joseph del Campillo. S.or d.n Gabriel de Lucunza.

Noticioso el Rey de q haviendo arrivado d.n Ant.o Miguel, vecino de Santa Cruz dethenerife á la Ysla delaGran Canaria con su Valandra armada en corso, y vna Corbeta Ynglesa que hauia apresado leobligó V. S. á hacerse á la mar precipitadam.te sin darle tiempo para hacer

aguada, precisandole tambien á su llegada á Santa Cruz de Thenerife avuna rigorosa quarentena no obstante no hauer tocado en parage alguno sospechoso. Y oponiendose V. S. á que los efectos de la presa declarada ya por buena se entregasen al armador por d.n Domingo Miguel delaGuerra como Subdelegado deMarina en esas Yslas por suponer no haver en ellas mas facultades que las deV. S. y no alcanzar allá las dels.or Ynfante Almirante General manda S. M. que se manifieste áV. S. há sido desu R.l desagrado, lo que há practicado en este particular, y que se le prevenga (como lo hago) se inhiva V. S. de ingerirse en estas materias no embarazando la entrega delosefectos delas presas declaradas por lexitimas, y tratando mexor á los Armadores Españoles q corsean contra los Enemigos dela Corona mediante q en esto se interesa el R.l servicio yla causa publica. Dios g.e áV. S. m.s a.s como d.o Madrid 22 de Noviembre del1741. d.n Joseph delCampillo. s.or d.n Andres

En Carta del4 de diz.re del año prox.mo pasado, representó V. S. que d.n Domingo Miguel delaGuerra Subdelega.do deMarina en esas Yslas havia dispuesto q los vecinos deellas d.n Antonio Miguel y Juan Piñeiro armasen en Corso contra Yngleses dos Embarcaciones, q por no pasar su Buque de 40 toneladas hiban expuestas avna total desgracia y q abandonando esas Costas dexando las exaustas degente, practica para en caso deVugencia, por llevarla ensus Tripulaciones, hauian pasado á hacer presas Ynglesas dentro del Puerto de Santa Cruz de Berveria, ocasionando á esas Yslas el grave perxuicio de q las molestasen asi los moros, como los Yngleses, por no haver quien seles opusiese pretextando V. S. q para contenerlos hizo armar dos Embarcaciones sin intervencion, ni noticia del citado Subdelegado embaranzando alreferido d.n Antonio Miguel bolviese á salir á corso con intencion de executar lo mesmo con Piñeiro luego q se restituyese á ese Puerto. Y enterado elrey detodo lo expuesto, y informado tambien S. M. del ningun funcionamiento con q V. S. há procedido en este asunto, abrrogandose la facultad, que no le compete, respecto á q estos dos Armadores Navegavan con los despachos necesarios de q los proveyó el citado Subdelegado, me manda S. M. diga áV. S. q no ha sido desu aprovacion lo executado porV. S. y que le prevenga q con ningun pretexto se mezcle en adelante con los expresados Corsarios, ó otros q quieren Armar instruidos y habilitados, conforme á Ordenanza porel Ministro Subdelegado deMarina á quien solo pertenece el privativo conocimi.o de armam.tos y Presas. Participolo áV.S. de orden deS.M. para q asi lo execute en intelix.a de q igualm.te se avisa al Yntend.e General deMarina D.n Alexo Gutierrez de Rubalcava, para q lo advierta al Sub-

delegado deella en esas Yslas. Dios g.e &a. Aranjuez 29 deAbril del1742. d.n Jph del Campillo. s.or d.n Andres Bonito.

Instruccion que há deobservar d.n Domingo Miguel de laGuerra Juez de Yndias delas Yslas de Canarias en la Comision y encargo deSubdelegado dela Yntendencia General deMarina deCadiz, sobre la direccion deArmamntos de Corso endhas Yslas, y Juzgado de Presas con todo lo demás anexso, y dependiente á esta Ynspeccion q se pone asu cargo por d.n Fran.co deVaras y Valdés del Consejo de S. M. en el Supremo de Yndias, Presidente delTribun.l y Casa dela Contratacion á ellas, é Yntend.e General deMarina en virtud delas orns de facultad yaprovaz.n q se le expidieran para ello por el Seren.mo s.or Ynfante d.n Ph.e Almirante General detodas las fuerzas Maritimas de España, y de las Yndias.

1... Mediante hallarme con orn delSerenisimo s.or Ynfante Almirante General de España, y delas Yndias su fecha de 21 de Novi.e del1739 en q meprevi.e haver resuelto el Rey á representacion deS. A. armen igualmente como en España los Naturales, y habitantes delas Yslas deCanarias contra Yng.leses durante lapresente guerra, y diferencias conla Corona de la Gran-Bretaña prescriviendoles por preciso distrito las costas delas propias Yslas, y en la delaBerberia, todo lo q mira deelSur de dhas Yslas de Canarias acia la buelta de España y q crucen deellas á la Madera, y Terceras, dexandose caer sobre las Costas de Europa con lafacultad deq las Presas, q hicieren en las inmediatas costas deAfrica, y en la Crucera delas expresadas Yslas dela Madera, y terceras, puedan conducirlas parasu beneficio á los Puertos de Canarias ylas q logren en los Mares de Europa á los Puertos de España, dirigiendome porcion dePatentes á fin de remitirlas para distribuir á dhos Armadores, y Ordenandome cometa, y Subdelegue este importante encargo á la persona q fuere de mi entera Satisfaccion, y confianza en las expresadas Yslas de Canarias Subdelegando en ellas mis facultades, á efecto de q pueda oyr, tratar, y convenir los Armam.tos quesele propongan por aquellos Naturales, bajo delas condiz.nes, y Circunstancias de q se me tiene prevenido y tamb.n conocer, y determinar en ultimo juicio las Presas q hicieren y llevaren á los Puertos delas mismas Yslas con tal que sobre la legitimidad deellas, no ocurra dificultad, ni duda alguna, pues en el caso de encontrarse el menor reparo, o destravesarse circunstancias que no esten prevenidas en laOrdenanza de Corso, y ordenes particulares expedidas con motivo delas presentes diferencias con Yngleses deberá remitirme los autos para su reconocimiento y decis.on y que para que el sugeto que haya de correr con dho encargo pueda desempeñarle con todo acierto le forme, y remita Ynstruccion individual de quanto conciva conducente en el asunto, acompañando le copia certificada de laR.l ordenanza y adiccion de Corso, y los Exemplares simples que correspondan para entregar con dhas Patentes á los nominados armadores: hé tenido presente las notorias circunstancias, y calidades de distincion, suficiencia, desinterés, y buena conducta de d.n Domingo Miguel de la Guerra Juez de Yndias enlas referidas Yslas, y lo bien q há manexado, y desempeñado el expres.do Empleo de Juez de Yndias, y le hé nombrado porSubdeleg.do mio en todas las funciones de la Yntendencia General deMar.na q está á mi cargo, en quanto mira al negociado de Armamentos de Corso, y Presas q executaren los Armadores, confiriendole á este efecto quanta facultad en mi reside y me está atribuida por S. M. y por S. A. nombrandole á este fin con poder bastante: cuio nombram.to, ó proposiz.n, me está aprobada por S. A. en orn de 15 de Diciembre succesivo de dho año de 1739, y que para el entero uso dela prevenida Comision, y encargo, y todo lo anexo, y perteneciente á el, le remito copias Certificadas delas Enunciadas dos orns de S. A. ylas Patentes en blanco firmadas desu mano con los exemplares deR.l ordenanza, quese me adbierten, y demás documentos concernientes á la exacta practica del enunciado encargo, y comision: Deberá dho d.n Domingo Miguel de laGuerra observar para su regimen, y puntual govierno en el asunto quanto se explica eneste Capitulo; ylos demas sigui.es de esta Ynstrucc.n sin repararse de los docum.tos, q en ella se citan.

Estandome comunicada por el referido s.or Ynfante Almirante General en orn de 30 deAgosto prox.mo antecedente del1739 la resolucion delRey, sobre que sepermita armar en Corso contra Yngleses á los Naturales deestos Reynos y demas que lo solicitaren concediendoseles por S. A. á este fin las Patentes correspondientes, para aprender, apresar, y tomar los Navios, Vienes, y efectos del Rey, y Subditos dela Gran-Bertaña, mandandola publicar como se executó en la comprehension de este departam.to llevandose á efecto, y admitiendose las proposiciones q se hicieren, y presentaron por los Armadores con condiciones adequadas á las reglas gener.s de Corso bajo dela franquicia q S. M. les concede del 5.º que deban contribuir, y S. A. del 8.º q le correspondia como Almirante General seg.n la concesion q le está hecha por R.l Cedula de 24 de Julio del1737 dirigiendome competente Numero de Patentes en blanco para dhos Armadores con advertencia de dar cuenta puntual delos q fuesen, nombres, y expecies delos Buques q armasen, numero detripulacion y fuerza del Armam.to, confiriendome la facultad de reglar las fianzas q estimase proporcionadas lo tendrá asi entendido el referido d.n Domingo Miguel de la Guerra, para en el

caso presente enq se Subdelego mis facultades reglarse enla parte q le toque, y en lo queno fuere prevenido en esta Ynstruccion.

3.º... Hallandose prevenido al Cap.º 9.º de la R.l ordenanza de Corso q todos los Navios q se encontraren cargados con efectos pertenecientes á los Enemigos, ylas mercadurias de Subditos de España q se encontraren en Navio Enemigo serán de buena Presa los efectos perteneci.es a los Subidtos de las Potencias y aliadas de esta Corona, q se hallasen embarcados en los referidos Navios de Enemigos por observarse asi en otros Reynos: ha resuelto S. M. segun seme comunicó por orn dels.r Ynfante Almirante General de fecha de 31 de Octubre del1739, q las referidas Mercancias y efectos pertenecientes á dhos Subditos dePotencias amigas, y aliadas q se encontraren en los mencionados Navios enemigos, sean sin reserva alguna de buena presa, como si fuesen propios delos mismos Enemigos, adjudicandose como tales á los Armadores: lo q se deberá asi observar por el Enunciado d.n Domingo Mig.l delaGuerra.

4.º... Asi mismo tendrá entendido, y deberá hacer se observe por los Armadores, el q si encontraren alguna Embarcaz.n con Patentes, y Vandera Ynglesa yles manifestare salvo conducto, ó Pasaporte firmado del s.or Ynfante Alm.te Gen.l en la propia conform.d y con la m.ma figura q las patentes de Corso para emplearse en algun transporte, conducion de pliegos, ú otro fin particular delR.l Servicio al quesolo puede concederseles, y berificando ban empleados conefecto en el mismo fin, no la detengan ni pongan embarazo alguna ensu viage.

5.º... Tambien se hallará en intelix.a el referido Min.ro subdeleg.do de esta Yntendencia deq no obstante q S. M. mandó publicar laGuerra por medio delos Capit.s Gen.s y demás aq.n toca en estos reynos, dispuso els.r Ynfante Almirante General por su orn de 8 de Diciembre prox.mo pasado, se executase lo propio por los Ynt.es demar.na, entodo el distrito perteneci.e, aella p.a q en la balidaz.n delos actos y Hostilidades dela propia guerra de Mar, no falte algun requisito; cuia advertencia se les hace solo para noticia, y para q extrajudicialm.te, la haga entender á los Armadores q.nes, sin duda estarán instruidos por la publicacion hecha enesas Yslas deorn desuCapitan General.

6.º... Para admitir las Propuestas delos Armadores q se presentaren á solicitar Patentes á fin de aprontar sus Embarcaciones, y salir en Corso, deberán dar adho Min.ro Subdelegado cada vno su memorial enq relacione su nre. Vecindario, y el nombre, y expecie desu Embarcacion, toneladas desu Buque, Cañones, y Pedreros conq debe armarla, relacionando por menor el numero delas demás armas de cada Expecie, Municiones, y Viveres, conq debe Pertrecharla, y finalmente el numero

deGente conq debe tripularla pidiendo se le conceda la referida Patente y q antes se le admita la fianza regular a satisfaccion, al qual mem.l deberá proveer, y decretar q en la Escrivania q destinare para asistirle á este negociado se admita la fianza en tal cantidad á satisfaccion de ella, ó dep.na nominada, y segura sila señalare el Armador para en vista delacopia autentica de dhafianza, q deberá exivirle, poder proceder á la entrega de laPatente, y demás despachos.

7.º... En la admision delas referidas propuestas deArmadores de Corso y fianza q conforme á ellas debe admitirles, guardará regla de q no se recivan, ni armen Buques q no estén bien carenados, y Pertrechos y q tengan mas omenos porte que el de 80 hasta 300 toneladas, y sus tripulaciones á razon de hombre por tonelada con la corta difer.a de10 mas omenos, conforme á la Magnitud del Buque, y que lleve la Artilleria, y Armas correspondi.es á poder causar el efecto quedesea y no exponer elequipage, á q por indefension sea sorprehendido, debiendo dar el Armador de fianza por el Buque de 80 a100 toneladas 5d —ducados— dev.on por el de100 h.a 150 toneladas 7 d duca.os delapropia exp.e por el de150 h.a 200 tonel.s 10 d duca.os: por el de 200 h.a 250 toneladas 12 d ducados y por los de 250 h.a 300 toneladas 15 ducados: cuias fianzas ti.en solo por obgeto el q dhas Embarcaciones armadas cumpliran entodo con lo q previ.e laOrdenanza deCorso y orns participadas en rez.º deel, sin exceder, ni pasar de los limites, q se prescriven en laPatente y q haran buena Guerra, sin ofender, ni causar daño alguno álos Basallos amigos, y aliados dela Corona de España.

8.º... Otorgada la correspondi.e fianza porel armador bajo delas reglas prevenidas en el Capitulo anteced.e deberá este presentar al referido Subdelegado Copia autentica deella paraq ensu vista pase á reconocer la consistencia del Buque y armam.to y si tiene los suficientes viveres, y medicinas de buena calidad para subsistencia y curacion del equipage, y si es conforme á la proposiz.n hecha y á revistar lagente q debe componer el mismo equipage, y si es enel numero, y cali.d q conviene formando lista deel por su orn colocando enella por clases en1.º lugar los oficiales en 2.º los Marineros en 3.º los Grumetes, ó mozos, y en 4.º los Pages, ó muchachos, q en mui dilato numero permitira se admitan, p.a el aseo delos Buques expresando en cada asiento (q serán lo mas dos en cada llana) el nombre, apellido, Padre, Patria, Vecindad, señas, y edad deel individuo, formalizando dha Lista en los terminos y con los requisitos q reconocerá delmodelo q le dirigo rubricado demi mano, notando entodo cuidado, el dia dela admision de cadavuno, y conform.d en q fuere ajustado conel armador, y socorro, ó anticipaz.on q por este se le haya Subministrado, a cuio efecto combendrá

otorgue el m.mo Armador antes su es.ra, ó Ynstrum.to de combencion con el equipage enq se exprese lo que deben tirar en caso de no hir ajustados ensueldo determinado por mes, ó por la Campaña regulada por vn tiempo señalado, q deberá ser á lo menos el tercio libre delo q produgeren las Ventas delos efectos y Buques delas mismas Presas, repartido sueldo á libra, segun elq acadavno se señale en elas clases para quesele juzgue debe alistarse, yq lo restante quede para los Armadores sacandose ante todas cosas del modo total los gastos delproceso, transporte, y otros inexcusables para el beneficio los quales deberán ser los mas moderados conforme á la practica, y Aranceles del pais donde condugere lapresa.

9.°... Executada la citada vista dela Embarcacion Corsaria, y su equipage, y formada enlos tr.mos referidos lalista de este, se copiarà á la letra, quedando laorox.l en poder dedho Subdelegado, q.n entregará la referida copia al Capitan, ó Cavo dedha Embarcaz.n corsaria con la nota firmada que se demuestra en modelo, y el recivo puesto en ambas p.r el propio Capitan á fin de q constando en todo tiempo se le entregó pueda hir notando enel As.to de cadavno ruparad.o por desercion, muerte, ó otro accid.te con declaracion del dia enq succeda manifestar dha lista enqualquier parte donde hay aMinistro deMarino, ó Consul de España para q estos revisten su Equipage, y prevengan lo q hallen por conveniente añadiendo los asientos de las Plazas q sea preciso reclutar en qualq.a Escala.

10... Despues de formalizadas las Listas en la conformidad referida pasará dho Subdeleg.do á tomar raz.n con lapropia fecha deellas delapatente de Corso q se debe entregar al Capitan dela propia Embarcaz.n llenandole los Blancos arreglado á la propuesta, hallandose esta verificada y poniendo ála Espalda del despacho deoficio q corresp.de de hauer tomado raz.n deella y quedar registrada donde toca, todo enlos tr.mos q se demuestra enel modelo q aeste efecto dixixo al mismo Subdeleg.do rubricado de mi mano; cuia toma derez.n se entiende tener un libro foliado donde la copie toda á laletra el qual libro en la1.a oja tendrá el ti.o ó validacion en q explique el fin p.a q debe servir, y dia d.e q vale, firmada del m.mo Subdelegado el q deberá rubricar en el propio libro cada copia delas q coloque enel.

11... Consecuentem.te certificará vn Exemplar delos q se remiten impresos de la R.l ordenanza, y addicion declaratoria de Corso con expresion enel Certificado de entregarse alCapit.n N. deN. Embarcacion armada en Corso, p.a q se arregle á ella durante eltiempo q lo execute y enpliego formado separado hirá notando los dias enq entregare los dhos exemplares deordenanza álos interesados dentro del q.r pliego co-

locará, y guardará las copias autenticas delas fianzas q dieren los armadores.

12... Asi mismo deberá entregar dho Subdelag.do á cada Capitan de Emabarcacion Corsaria vna Certificacion, ó pequeña instruccion firmada desu mano enquele advierta resumidamente delo esencial delas orns quese citan en esta instruccion conparticularidad enlo tocante á la sesion hecha por S. M. asu favor del 5.° y por S. A. del 8.° delas presas, y dela declaracion deq los efectos deVasallos, ó Amigos, y aliados de España q encuentren bajo de bandera Yngiesa son de buena Presa, p.a q lo haga constar en qualquier parte donde arriven; y no les pongan embarazo, por no estar en intelix.a de estos motivos, delas quales certificaciones, ó instrucciones se deberá quedar con copia á la letra.

13... Al tiempo q dho Subdelegado entregue al Capitan de cada Embarcacion corsaria laPatente, y demás despachos que ban relacionados, le hará dege ensu poder vna Relacion, ó derrotero firmado, deel viage y rumbos, q premedita seguir ensu corso, el qual derrotero guardará conla copia autentica dela fianza para q entodo tiempo conste, y copia certificada deel la pasará a mis manos enl.a ocasion, dandome cuenta puntual de cada Buque q se haya armado en corso, con expresion indibidual del nombre dela Embarcacion, el desus Armadores, y Capitan, suporte, Art.ris Tripulacion y demás desu armamento enlaforma q se contenga en la propuesta, y aia enq esta sele haya admitido, y en el enquese haya hecho á laVela, silo huviere ya executado para participarlo con la misma exactitud als.r Ynf.te Almir.te General.

14... Siempre q durante lapresente guerra conduzca alguno delos armadores de corso, presa al Puerto donde reside dho Subdelegado, ó otro inmediato dela misma Ysla, le deberá dar cuenta sin perdida detpo. p.a q pase asu bordo ápracticar todo loq prescrive laR.l ordenanza de corso en raz.n delaverificacion del apresamiento, y sus circunstancias y en el cobro, y resguardo delos efectos p.a q las partes inters.das no experim.te el mas leve perjuicio.

15... Si los referidos Armadores por tiempo contrario ú otro accidente q les ponga en riesgo ó contingencia demalograr las presas hechas, se bieren obligados á conducirlas, y asegurarlas en los Puertos delas demás Yslas á donde no es dable pase prontam.te, y con facilidad dho Subdelegado podrá para estos casos, en fuerza dela aprovaz.n directa deS. A. q bá mencionada, cometer sus veces y Jurisdicciones á la persona desu maior satisfaccion, y demás notorias bentajas circunstancias, q se halle en aquel parage, ó sus inmediaciones á fin de q instruido dela ordenanza, y despachos entregados al Corsario, ó delo que

les haya comunicado el mencionado Subdelegado, pase á conocer, y poner cobro á las presas en los tr.mos q lo debe hacer aquel formando los autos correspondientes, los q ebacuados le deberá remitir con todos los papeles orix.s, para q providencie, y determine conforme á dha R.l ordenanza, y á la facult.d q se le confiere.

16... Entre los muchos pap.s q en las presas suelen encontrarse y se recogen desde luego por los Corsarios, sin reserva de ninguno para entregarlos todos inmediatam.te q lleguen al Puerto al Ministro deMarina á fin deq con la propia brevedad se expeculen por medio de interprete, los prales q deben separarse como vtiles par acolocar en los auos por su orn, y q traducidos á laletra, ó en relacion califiquen la legitimidad dedhas Presas son: La Patente deNavegacion q los Yngleses traen enPergamino con diferentes sellos, la fe de Sanidad del Puerto de donde partieron, la lista, ó Ynstrumento deobligacion del Equipage, ylos conocim.tos, ó Polizas dela carga, y algunas Cartas facturas, ú otros instrum.tos q traten de ella; pues los restantes q hablen deotros anteriores viages, ylas Cartas, ú otros pap.s indiferentes se deben separar, y omitir su insercion en los autos como inist.s y nó correspondi.es

17... Quando al formar los autos devna Presa se hallara, y q porlas declaraciones del Capitan apresador, y del Capit.n y Piloto apresados, consta clara y conteste laverdad del hecho, y no llevar salvo conducto dels.r Ynfante Almirante General, ni hauersido rendida bajo dela Artilleria de alguna fortaleza depotencia neutral, á la distancia devna Milla, ó menos pasará desde luego dho Subdelegado á juzgar la misma Presa, y declararla por buena, afjudicando suBuque, y carga á los Armodores y Equipage delCorsario q la rindió procurando su venefice vno, y otro á los mexores precios consu intervencion, para q entrando el procedido en poder deDepositario, q á satosfaccion delos mismos Armadores se señale se distribuya con la misma intervencion, sin dilaciones, ni costos, si nó es los muy precisos, y moderados entre los interesados a q.nes pertenezca administrandoles Just.a, con toda equidad desuerte quese habiten pleitos entre ellos y nose presuma el menor delo, ni colusion.

18... En caso deq dha Presa por falta de algunos Ynstrum.tos delos q deben justificar su legitimidad, ó por las discordancias delas declaraciones del Capitan apresador, y Capitan, y Polto apresados, resultase duda sobre el parage donde si rindio, si hera privilegiado, ó se dedugeren algunas excepciones fundadas, y no prevenidas en la Ordenanza, ó quese demuestre algun fundado indicio behemente de ser la carga de Enemigos quando el Buque sea depotencia amiga, y no se hallen desde luego los conocimientos á gauor delos mismos Enemigos

subditos de Ynglaterra, ó eltal indicio behemente sea detraer dos Patentes la Embarcaz.n apresada, y estas no se encuentren hambas, se deberá ampliar la justificaz.n examinando á los demás ofiz.s, y sugetos q setenga por conveni.e asi delCorsario como delapresa separadam.te con las repreguntas precisas asi á estos como álos primeram.te examinados para sacar en limpio laverdad, y no constando nada, desbaneciendose dhos indicios behem.tes en razon de la pertenencia de la carga Embarcada baxo de bandera amiga, ó neutral, ó por loq mira á las dos patentes se deberán declarar por libres desde luego á los detenidos obligando al Corsatio les repare qualquiera daño que les haya causado para q consus quexas no turben la quietud de las potencias de Europa; pero de subsistir la contraposicion de dichos, ylos referidos indicios behementes, y dudas en todos los casos nominados deberá dho Subdelegado poner los autos en estado, bajo delmetodo de procedimiento sumario, y deoficio, como deben ser todos los de esta Naturaleza admitiendo á lo mas el oyr á las partes lo que tengan q deducir; y me los remitirá en la ocasion mas pronta y segura para su decision como ordena S. A.

19... En tanto que las presas no se juzguen, y declaren por buenas, los Prisioneros que compusieren sus tripulaciones, ó binieren en ellas se mantendrán en sus propios bordos, ó en el delos Corsarios en buena custodia y sustentador acosta del importe de la misma presa, y desde el dia enq esta se declare por buenos se sacarán de dhos bordos, y pondrán en vn Castillo, ó fortaleza donde se les guarde sin permitirles salgan, ni anden libres en los pueblos, asistiendoles para su alim.to con solo vn pan de municiones diarios de cuenta dela R.l Hacienda interin q se comunica á dho Subdelegado la orden delo que deba hacer con ellos en vista delos avisos que dé de las mismas Presas.

20... Aunque el expresado Subdelegado deberá darme cuenta individual en todas las ocasioens q se le presenten delos progresos y acaecim.tos de todos los armadores delas Yslas noticiandome quantas Embarcaciones conduzcan á los Puertos deellas, ó sepa llevaron á los deotros parages con distincion desu parte, circunstancias, y carga: deberá particularm.te, luego quese declare por buena qualquiera Presa, y se beneficie, ó estime formalmente el importe de su Buque, y carga, pasarme vna relacion formal firm.da ó por testimonio, con las expresiones, y distincion que comprehende el modelo q le dirixo, rubricado demi mano para los distintos fines á que pueda conducir el tener estas exactas noticias.

21... Finalm.te encargo con toda particulari.d alexpres.do Subdeleh.do d.n Dom.o Mig.l de la Guerra lleve, y tenga sobre este importante

negocio de armam.to de Corso, y Presas q privativam.te se pone asu cargo, la mexor intelix.a y correspondencia con el s.or Capitan General delas referidas Yslas de Canarias áfin deq no se atrase elserv.o en man.a alg.a: pues para q por su parte coadihuve, promueva, y auxilie sus disposiz.nes bajo delas reglas deesta Ynstruccion se le prev.e lo conveni.e, enorn.s del1.r. Del s.or Ynf.te Almirt.teGen.l, q se le dirige: en cuio supuesto caminará de acuerdo con dho s.or Capit.n Gen.l q.n facilitará en fuerza delo generalm.te resuelto p.r S. M. las provisiones, armas, y municiones, y demás providencias q necesiten los mismos Corsarios.

Todo lo comprehendido en los 24 Capitulos deesta Ynstruccion deberá observar puntualm.te el enunciado d.n Domingo Mig.l delaGuerra enelexercicio, y uso del encargo, y comision de Corso, enq le Subdelego todas mis facultades p.ael destrito delas referidas Yslas deCanarias envirt.d y cumplim.tode las precitadas orns delSeren.mo s.or Ynf.te Almir.te Gener.l, portandose ensu práctica, y entodo lo demás perteneci.e al asunto q aqui no pueda estar prevenido, con la prudencia, madurez, exactitud, Celo, y desinterés q conviene, y es propio desu conocida conducta, y obligaciones, con las q no dudo desempeñará la enq le constituye la importancia dedho encargo, y confianza q se hace desup.na, y paraq todo conste á los efectos q convengan, se tomará por duplicado la razon deesta instruccion en la Comisaria de ordenacion y Contad.ria pral demar.na, deesteDepartam.to. Cadiz 21 de Enero del1740. d.n Fran.co deVaras y Valdes.

Ynstruccion de advertencias para el reconocim.to delos Ynstrum.tos de Navegacion, y carga delos Vag.s extrangeros q se encuentren, y reconozca seg.n ellos, de que nacion son, y aquien pertenece dha carga.

1.°... Las prales Potencias q navegan son lafrancia, Holanda, é Ynglaterra, concuios vag.s, y Embarcaz.es se hace preciso observar lamaor expeculaz.n ensus despachos deNavegaz.n y carga: enquanto á la 1.ª p.ahacerles todo buen pasage como Potencia amiga y aliada; á la 2.ª para no ofenderla como Neutral ni retenerles sin justa causa sus Embarcaciones: y á la 3.ª para q fraudulentam.te no se escapen libres por inadvertencia siendo como son Enemigos todo arreglado á los Casos q previ.e la Ynstruccion del Corso.

2... Para el fin referido es menester advertir las difer.a expecies y formas de despachos q cadavno dedhas Naciones vsa, y seles debe hacer manifestar reduciendose en1.° lugar los delos franceses á la Patente impresa en Pliego depapel firm.da delGran Almir.te de Francia, con su sello delacre bajo delafirma, y en lo alto impresas las armas dedhaNacion, y al vnmargen vnas rubricas de contraseñas impresas. Las letras demar impresas enPliego, ó medio atravesado con las armas R.s en lo alto, y firmado porel Jue Teni.e deAlmirantazgo del Pueblo de donde es la Embarcaz.n Vna lista dela gente del equipage impresa impresa menos los nres que son mano-escritos con lineas, ó casillas, firmada del Comis.o deMatricula desu Partido; en cuios 3 Ynstrum.tos se relaciona el , Porte, armam.to, y nombre delCapitan, todo en frances: Las fees de Sanidad biniendo delos dominios de Holanda, y de Ynglaterra son enlatin, ylos de francia, España, Portugal, é Ytalia en la lengua de estos Payses. Los conocim.tos dela carga son regularm.te impresos, y en la lengua delpais enq se carga la Embarcacion: Todos los q.s pap.s se les deben pedir para benir en conocim.to de si la Embarcacion es berdaderam.te francesa de donde biene, y aquien pertenece su carga sin extrecharles al reconocim.to delBuque, sinó en caso de behemente sospecha, ó indicio deq traiga otra Patente p.a registrarle esta, ó que resulte delos conocim.tos ser carga perteneci.e á Basallo de Ynglaterra en cuio caso se le debe traer al Puerto, sin maltratarlos ni reconocerles la bodega, niotra cosa.

3.°... Los Holandeses Navegan con los despachos sig.tes, que p.r su orn, se les debepedir: vna Patente de Pergamino quasi quadrada impresa dela letra cursiva firm.da por los Minros delos Estados ger.s q componen Su Almirantazgo, y almargen dro delas firmas vn sello bajo de papel con la figura del Leon con las flechas, y enlo alto vn Nauio de Puente y medio; ó dos Puentes cortado, á ondas p.rla Arboladura. Dos letras de mar devn mismo tenor en pliego depap.l álo largo impresas y firmadas delos minros del Almirantazgo, bajo y enel marg.n: Las vnas de dhas letras en frances y lasotras enHolandes como laPatente: en cuios Ynstrum.tos se refi.e el nre del Capit.n y el dela Embarcaz.n con expres.on desu porte, y armam.to, vna lista impresa enpliego regular, y abajo firmada, porlagente del equipage y en quanto á fees deSenidad, y conocim.tos es entodo lo m.mo q los Franceses:

4.°... Los Yngleses Navegan en 1.r lug.r con lapatente delAlmirantazgo de Yngalterra en Pergamino impresa maior q la de Holanda, firm.da por los Gener.s Comis.s del Almirantazgo y p.r elSecret.o deel: al margen tiene dos sellos, el alto sobre pap.l blanco con vna ancla, y cable y el bajo sobre pap.l Azul con dos sellos chiquitos, semex.tes avnas rosas, y envno deellos una oja chica de oropel y en lo alto ti.e distintos trofeos, y vn nauio de 3 Puentes corridas y el Alcazar, cortado á ondas por la Arboladura, y en hallandose este Ynstrum.to q será enYn-

gles con expre.on del nre delCapit.n, y del Buque y suporte es buena presa, aunqla Cargapertnezca á basallo amigos, ó aliados de Esp.a y no obstante sele debe pedir lalista del Equipage, y será mano escrita, ó impresa enpap.l de Marquesa firmada detodos los Marineros al equipage, y la fee deSanidad, y los conocim.tos y polizas de Cargo son entodo iguales á los delas demás naciones.

5.º... Las Embarcaciones Portuguesas y las delas republicas y Estados de Ytalia traen dibersos pasaportes desus Magistrados, ó Soveranos enlengua del Pais, por lo q siendo mas comprehensible no se expecifica, ylas fees de Sanidad y conocim.tos son iguales entodo á los delas demás naciones, y entodos como bá advertido constando por la expresion de los conocimientos pertenecer la carga á Subditos dela Gran-Bretaña sepuede detener la Embarcacion conforme lo q manda laordenanza deCorso. año del1740.

12. NUEVAS PRESCRIPCIONES DADAS A LOS CORSARIOS EN EL SIGLO XVIII

Haviendose declarado yá la Guerra álos Yngleses, y siendo el animo del Rey se promueva el Corso contra ellos, no solo facilitando las correspondientes Patentes a este efecto á los Vasallos que con anticipacion las tienen pedidas, sino á los demás que las desearen, y quisieren hacerle, dirijo áV.S. de orn de S. M. las quatro adjuntas para que disponga el vso de ellas; previniendole que quando se entreguen á los Armadores há de ponerse por nota que se les prohive pasar á hacer el Corso en los Mares de Malta para Lebante; y advirtiendole al mismo tiempo, que entre tanto que se embia la Ynstruccion para govireno de los mismos Armadores en el Corso, dé á los de esse Puerto Copia firmada de su mano de todos los Articulos del Tit.º 5.º Tr. 6.º de las Ordenanzas Generales dela Armada. Que las fianzas que deban dar los citados armadores han de ser hasta en Cantidad de 60 d — R.es dejándose al Prudente Juicio de V.S. admitirlas en menor cantidad segun la entidad del Corsario, y que para q.e estos logren los Ynteresses propios de sus fatigas, y gastos se les libertará de pagar los derechos del quinto de regalia, y octavo del Almirantazgo, continuando el Corso; cuia noticia les dará VS. y á mi las delos Armadores á quienes les facilitare Patentes con expression desu Armamento y Tripulacion. Dios g.e á VS. m.s a.s Madrid 19 deHenero del1762— El B.º Fr. d.n Julian de Arriaga— s.or d.n Juan Gerbaut—

S.or mio. Por R.l orn del3 de Diciembre del año del1741 se mandó que los generos de comer, y beber, y arder quese hallasen en las Presas que hiciesen nuestro Armadores pudiessen introducirse en estos Reynos pagando los derechos regulares, y que igualmente se permitiesse á los Corsarios la entrada de qualquiera otra especie de mercaderias, con calidad de que ademas de los referidos derechos ordinarios satisficieren vn quince por ciento por su habilitacion, y se mandó que para que no se abusase del Yndulto concedido a los Armadores, no solo ha-

vian de acompañar á las tales Mercaderias, Despachos que refiriessen su calidad, y Presa deque procedian, sino que havian de venir selladas de suerte que se distinguiessen, y evitase la inobservancia de la general prohivicion del Comercio con Ynglaterra. Ydeseando el Rey alentar á sus Armadores con mayores beneficios para que logren las vtilidades áque los hace acrehedores su fatiga, gastos, y peligros, por resolucion de10 deste Mes expedida en B.^{n} Retiro que nos comunica de su R.^{l} orn. El Ex.^{mo} s.^{or} Marques delaEnsenada: se há servido mandar se quite generalmente en todos los Puertos de estos Reynos la nueva contribucion del 15 por 100 que contitulo de habilitaz.^{n} se estableció porla citada orn. de13 de Dizi.^{re} de1741. Declarando S. M. que de todos los generos que se hallaren en las Presas solo se han de pagar los derechos ordinarios que satisfacian antes dela expresada novedad arreglado a la ordenanza de corso de17 deNov.^{e} del año quedando en todo lo demas en su fuerza y vigor la referida orn de13 deDiz.^{re} de1741.

Relacion de las Embarcaciones de vandera francesa, y Holandesa que se tiene noticia haver sido apresadas en la presente Guerra con efectos pertenecientes á Españoles, bajo de las circunstancias, y en los tiempos de que se hara mencion——

Primeramente en el mes de 7.^{re} de1739 vna Tartana francesa, que venia de Barcelona á Cadiz cargada de polvora para la Marina, de quien podrá dar razon puntual aquel Yntendente por q.^{n}, fué fletada.

En 23. deDizi.^{re} de1740 el Pingue Frances nombrado s.^{n} Zeferino su Patron Josepr chavé con carga de binos de quenta dela Provision, que conducia de Malaga á Cadiz con conocimiento y Despachos pertenecientes á Extangeros fué apresado en el Extrecho.

En 3 de 7.^{re} de1740 la Tartana francesa nombrada s.^{n} Juan su Patron Francisco Astruy Astruy con carga de Vestuario, Cañamo filastica y otros generos que conducia de Barcelona á Cadiz para distintos interesados, y el principal d.^{n} Joseph Basona Asentista de Francia, fué apresada en el Extrecho.

En 17 deDiz.^{re} de1740 laTartana francesa n.^{da} s.^{n} Juan Bap.^{ta} su Patron Luis Audiver fue apresada enla altura de las Berlingas conacrga deviveres, que llevaba de quenta de la Provi.^{on} para el Puerto del Ferrol.

En 24 de Junio de1740 el Navio Holandes n.^{do} el Avefenix su cap.^{n} d.^{n} Pedro Colombin, q.^{e} conducia á Veracruz al Virrey Duque dela Conquista fue paresado sobre cavo de corrientes enla Travesia d^{e}sde P.^{to} Rico á Cuba y llebando otros efectos fue conducido á Jamayca.

En 31 de Marzo de1741 el Nauio Holandes n.^{do} Obroud Agneto su Cap.^{n} Valker Lubker qu^{e} conducia efectos pertenecientes á Españoles desde P.^{to} Rico de los q.^{e} alijó alli vn rexro de Maracaybo, fué apres.^{do} entre los Cavos des.^{n} Viz.^{te} y Cadiz, y se asegura q.^{e} el Cap.^{n} lo entregó maliciosam.^{te}

En 17 de Marzo de1741 el Navio Holandes n.^{do} lavnion su Cap.^{n} Cornelio Yonet con carga de Viveres, y otros generos de quenta dela R.^{l} Haz.^{da} que conducia al P.^{to} de Cartagena de Yndias para las Escuadras del Rey, y fué apresad á 20 leguas de Cadiz sin embargo de llevar todos sus Papeles holandeses para Curazao, y haverlo declarado assi el cap.^{n} como tamb.^{n} el Com.^{te} de vno de Guerra desu Nacion q.^{e}lo escoltaba h.^{ta} Canarias.

En 22 deAbril de1741 el Navio frances n.^{do} la Maria Juana su cap.^{n} Gerardo Jauleri, q.^{e} venia fletado de quentadela R.^{l} Hacienda desde los Puertos del Pasage, y santander p.^{a} el de Cadiz con carga de Artilleria de á18 y Balas deá12, para armamento delas Escuadras del Rey, fue presado doblando el cavo des.^{n} Vicente sin embargo de no traer ningun Pap.^{l} Español, ni Ynstrumento que no justificase pertenecer á franceses la carga, eir consignada á Marsela y fué conducido á Gibraltar, donde por declaracion de la gente del equipage á q.^{n} sobornaron con 40. p.^{s} á cada Marinero lo declararon de buena presa, dando Testimonio de los Autos á dicho Capitan, aq.^{n} no se quiso oir la apelacion q.^{e} interpuso para ante el Almirantazgo de Londres.

En3 deMayo de1741 el Nauio frances n.^{do} s.^{n} Pedro su Capitan Juan Petes fletado de quenta de la R.^{l} haz.^{da} d.^{e} los P.^{tes} de Santander, y Pasages para el de Cadiz idem en todo como e^{l} antec.^{e} á excepcion deq.^{e} fue apresado atres leguas del cavo des.^{ta} Maria.

Cadiz 11 de julio de1741.

Mui s.^{or} mio: Guillermo Mayol q.^{e}: manda dos Javeques armados en este Puerto en Corso contra Enemigos de esta Corona me avisa en Carta de 8 del corriente haver detenido vnas Embarcaciones Portuguesas q.^{e} iban cargados de bino y viveres á Gibraltar, y que haviendolas conducido á Algeciras se havia dado por V.S. orden á D. Juan Dom.^{o} de Medina que sirve alli de Ministro de Marina con declaracion de que la vandera neutral entre las Potencias guerreantes puede comerciar libremente co nellos con tal que no dé á vnos ni á otros armas ni Municiones para loqua^{l} debia solo precisarse álos Portugueses, á que vendiessen fuera dela Plaza los referidos generos sin declararlos por buena presa del que los detubo.

Yaunque debo venerar en todo el dictamen de VS. sobre esta materia

persuadido á que será fundado en alguna novissima declaraz.n de nra. Corte contraria á lo estipululado en los Tratados de pazes, no puedo dejar de hacer presente aVS. que el Art.° 25 dela Paz celebrada en Madrid con la grn. Bretaña á 23 de Mayo del667 previene los generos que deben estimarse coom de Contravando al neutral que los comercie, y lleve en sus Navios que son (como VS. declaró) las Armas y Municiones de guerra con exclusion delos granos, y delas demas cosas de q se alimentala vida las quales por el mismo Articulo es licito á todo neutral conducir y llevar á qualqui.a delos Guerreantes sin incurrir en las leyes de contravando salvo quando los dichos generos de Viveres se lleven determinadam.te á villas y plazas sitiadas, blonqueadas, ó cercadas p.r alguno delos Guerreantes en cuio caso hande ser estimados los tales generos como de contravando.

Yestando lo referido convenido especificam.te con Ynglaterra y con Francia no dudaré que baxo del mismo concepto este decidido, y declarado este punto en el Tr.o de paz con Portugal porque no es licito á ningun neutral sin faltar á la neutralidad introducir socorro en vna Plaza sitiada por vno delos Guerreantes, qual es lade Gibraltar, q. aunque rigurosam.te no se quiera entender sitiada no habra quien no la confiesse bloqueada por las Armas del Rey de muchos años á esta parte no es dudable que S. M. se quejaria de Viveres que llevan á Gibraltar sus vasallos si supiesse que aquella Plaza se mantiene con ellos, como es constante y visible á las tropas que la bloquean, ni entiendo q.e S. M. P. tendrá razon de declarar la restitucion de los viveres á sus vasallos quando se huviessen dado y declarado por buena Presa del que los detubo, porque tengo bien presente que aun los Moros Argelinos han sacado ysacan delas Embarcaciones Holandesas y francesas, y Ynglesas, y dado por decomiso y buena presa todos los generos comestibles ó concernientes á Guerra ó fortificacion que han encontrado en sus Buques con direccion á oran, fundados enlos mismos principios, y en que la tienen bloqueados y ni aquellas Potencias se han agraviado de la conducta de los Moros, ni nosotros hemos recobrado lo que nos tomaron bajo de sus vanderas ni su libertad los Españoles que se hallaron en aquellas Embarcaciones neutrales deque los sacaron los Moros: no eran frutos propios del Territorio de sus soveranos porque contra ella esta lo literal del tratado que de donde quiera que sean los generos comestibles prohivese entrada en las Plazas sitiadas, ó Bloqueadas y la dá por ilicita y de contravando.

Por esto suplico á VS que sino tubiere alg.a orn que explique esta materia en la misma conformidad que VS. advirtio al Subedelag.do ddeAlgeciras que debe entenderla se sirva consultarla al S.or Ynf.te

Almirante Gral pues de otro modo mantendrá los Yngleses a Gibraltar á tan poca costa como puede VS. considerar burlandose de nro modo de entender los tratados, y de nra tolerancia ó descuido en incomodar á nros Enemigos por todos los terminos y medios licitos y permitidos en la guerra: Y quedo á la ovediencia de VS. con la mejor voluntad deseando queNro s.or g.e aVS. los m.s a.s que puede Cartagena 26 de Julio del741. P. D. Muis.or mio; para adelantar algo la mortificacion que recivieran los Yngleses deque seles corte estos socorros, escriviré en el primer Correo á S. A. el como Yo entiendo lo capitulado a fin de q.e si fuere como debe ser pueda aquel armador continuar su servicio delante de Gibraltar = Blm.o de VS. sumas afecto segr.ro servi.or d.n Alejo, Gutierrez de Rubalcava — S.or D. Fran.co devaras y Valdes.

NOTA

Que se consultó p.r els.r Baras al Almirantazgo en15 deAg.to y en orn de 28 se dijo que mientras no declare el Rey que deben ser de legtima Presa los Comestibles que se apreendan condireccion á Gibraltar bajo de vandera Amiga, ó neutral se continue en dar libertad á semejantes efectos, procurando solo inducir á los conductores sin violencia á q.e los vendan y beneficien en los Puertos a que los llevaren los Corsarios, para que tanto menos se introduzca en aquella Plaza; y que pues se deja conocer lo mucho qu importa ponerla en penuria, y extrechar los arvitrios de su subsistencia se tenga reservada esta disposicion para evitar que el conocimiento de ella sirva de fomento á la confianza para multiplicar las introduciones de Viveres, que no se dejará de contener en alguna parte con el temor dela perdida, á que se creeran aventuradas mientras no conste el animo enq.e se está de no embarazarlas. Ydela refer.da orn. para copia en el Libro de ellas——

Manda el Rey nuestro S.or por su R.l orn de 23 de Julio del corriente año del742 comunicada por el Ex.mo s.or d.n Jph del Campillo al S.or Yntend.e Gral. de Marina D. Alexo Gutierrez deRubalcava, que quando los Ministros de ella concedan Licencias para conducir Viveres á los Presidios deAfrica, y otros de los Puertos de esta Corona, notifiquen al Capitan, Patron, ó Cavo dela Embarcacion, y á cada vno de los Marineros, la pena de muerte, que está impuesta por R.l Cedula de 28 deNov.re del739 quando se declaró la guerra con Ynglaterra, á los que comerciaren con Gibraltar, ú otra qualquiera Plaza, ó costa Enemiga, pretextando arrivadas supuestas, ó voluntarias, y quiere S. M.

sufran tambien la misma pena los Marineros, y otro qualquier particular del Equipage que no se opusiere á las expresadas arribadas, y Comercio, ó no diere cuenta inmediatam.te á los Ministros de S. M. delos Pueros donde se embarcaren dela contravencion de la referida orn., y que se fije este Edicto en el Palo Mayor de las mismas Embarcaciones, para que no puedan alegar ignorancia sus Capitanes, Patrones, y demas gentes de sus Tripulaciones; en cuyo cumplimiento, se manda fixar este por el referido S.or Yntend.e, por medio del Capitan de este Puerto D. Juan Martin Medrano, que debe celar su observancia en la parte que le toca. Cadiz 13 de Ag.to de1742.

13. ORDENANZA DE CORSO DE 1 DE FEBRERO DE 1762

Ordenanza de primero de febrero de 1762. Prescriviendo las reglas conque se ha de hacer el corso de particulares contra enemigos de la Corona. Madrid. De orden de Su Magestad. En la imprenta de Juan de San Martin. Año de 1762.

†

EL REY

Por quanto confidrando quan necessario, y conveniente es que mis Vassallos se apliquen à interrumpir la Navegación, y Comercio de los Enemigos de mi Corona, assi ahora, como en adelante: He resuelto, que los que con Licencia mia se dedicaren à este objeto haciendo el Corso, lo practiquen, bajo las Reglas contenidas en los Articulos siguientes:

Articulo I.

El Vassallo mio que quisiere armar en Corso contra Enemigos de la Corona, ha de recurrir al Ministro de Marina de la provincia donde pretendiere armàr, para obtener Permisso, con Patente formal que le habilite à este fin, explicando en la instancia, que genero de Embarcacion tiene para èl, su Porte, Armas, Petrechos, y Gente de dotacion, assi como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta, y puntual observancia de quanto en esta Ordenanza se previene: de no cometer hostilidad, ni ocasionar daño á mis Vassallos, ni à los de otros Principes, ò Estados, que no tengan Guerra con mi Corona. Sastifecho el Ministro de las fianzas, que por mayor suma se fixirán à sesenta mil reales de vellon, y à prudente juicio pueden mode-

rarse, con proporcion à la entidad de la Embarcacion Corsaria, entregarà la Patente, ò la pedirà al Intendente del Departamento, ò bien à mi Secretario del Despacho de Marina, segun las Ordenes conque se halle.

II.

Concedido el Permisso para armàr en Corso, facilitara el Ministro la pronta habilitacion de la Embarcacion, y hará que se franquèe al Armador quanto necessitàre, pagandolo à sus justos precios, y permitiendole reciba toda la Gente qeu quisiere, a reserva dela que estè embargada para mi servicio, ò actualmente en el; con prevencion de que haya de llevàr, lo menos, una tercera parte de su Equipage de Gente no Marinera, y por consiguiente no Matriculada, con tal que sea hàbil y bien dispuesta para el manejo de las Armas. Concluida la habilitacion, entregarà al Capitan copia de este Instruccion, para su puntual observancia en la parte que le toca.

III.

El conocimiento de Presas que los Corsarios condugeren, ò remitieren, pertenecerà privativa, y absolutamente à los Ministros de Marina, con inhibicion de los Capitanes, ò Comandantes Generales de las Provincias, de las Audiencias, Intendentes de Exercito, Corregidores, y Justicias Ordinarias, à quienes privo de toda intervencion, directa, ò indirecta, sobre est materia: El Ministro examinará luego los Papeles, y oyrà sumariamente à los Apresadores, y Apresados, y, si fuere possible, antes de las veinte y quatro horas, declararà, con parecer de su Assessor, la legitimidad, ò ilegitimidad de la Presa; pero si huviere alguna duda, ò repàro, que obligue à suspender el Juicio, le detendrà, por no faltàr en cosa alguna à la escrupulosa atencion conque debe procedèr, como responsable que hà de ser de las resultas de su precipitacion, ú omision.

IV.

Si las Presas se conducen, ò remiten à la Capitàl del Departamento, deberàn conocèr de ellas, y de todas sus incidencias el Comandante General, y el Intendente, Assessorados con el Auditòr, y remtir los Autos à mi Consejo de la Guerra, con noticia de las Partes, en caso de estàr discordes los dos primeros: Otorgaràn las Apelaciones que se interpongan para el mismo Consejo, yà sea sobre Causas de esta classe, en que entiendan por primera Instancia, ò yà se hayan apelado à ellos despues de juzgados por los Ministros de Provincia: De estos, podràn tener recurso el Apresador, y Apresado à la Capital del Departamento, y de ella al Consejo de Guerra, ò bien à èste mismo Tribunal en derechura, desde el Juzgado de la Provincia, segun mas les conviniere; pero de las Sentencias qeu allì se cumplieren, sin Apelacion alguna, darà el Ministro puntual noticia al Intendente, con resission de los Instrumentos en que las huviere fundado, para que se archive todo en la Contaduria del Departamento.

V.

Los Vageles armados en Corso, podràn reconecer las Embarcaciones de Comercio, de qualquiera Nacion, obligandolas à que manifiesten sus Patentees, y Passaportes, Papeles de pertenecia, y Fletamento del Buque, conocimientos de la Carga, Diarios de Navegacion, y Listas de los Equipages, y Passageros, para assefurarse por este medio de citar proveidas de los requisitos necessarios, y en tal caso no embarazarles su libre navegacion.

VI.

Esta averiguacion se executarà sin usar de violencia, ni ocasionar perjicio, ò atrasso considerable à las Embacaciones, passando à reconocerlas à su bordo, ò haciendo venir el Patron, ò Capitàn con los Papeles expressados; y si alguno resistiere sugetarse à este regular examen, podrà obligarsele por la fuerza. En caso de hacer defensa, se apresarà, y declararà buena Presa, sino se justificàre haverle dado motivo el Corsario para esta resolucion.

VII.

Los Capitanes de Embarcaciones armadas en Corso, seràn responsables de los perjuicios que ocasionaren, detenidamente sin fundado motivo, las pertenecientes à Vassallos mios, ò à Naciones Aliadas, y Neutrales.

VIII.

Las Embarcaciones, que se encontraren navegando, sin Patente legitima de Principe, deRpublica, ò Estado, que tenga facultad de expe-

dirlas, seràn detenidas, assi como las que pelearen con otra Vandera que las del Principe, ò Estado de quien fuere su Patente, y las que la tuvieren de diversos Principes, y Estados, declarandose de buena Presa; y en caso de estàr armadas en Guerra, sus Cabos, y Oficiales seràn tenidos por Piratas.

IX.

Seràn de buena Presa las Embarcaciones de Piratas, y Levantados, con todos los Efectos que en sus Bordos se encontraren, pertenecientes à los mismos Piratas, y Levantados pero los que se justificàre tocàr a Eugetos que no huvieren contribuido, directa, ni indirectamente, à la Pirateria, ni sean Enemigos de mi Corona, se les debolveràn, si los demandàren dentro de un año, y un dia, despues de la declaracion de la Presa, descontando la tercera parte de su valor, para gratificacion de los Apresadores.

X.

No siendo licito à Vassallo mio armàr en Guerra Embarcacion alguna, sin expressa Licencia mia, ni admitir à este fin Patente, ò Comision de otro Principe, ò Estado aunque sea, Aliado mio: qualquiera que se encontràre corriendo la Mar con semejantes Despachos, ò sin alguno, serà de buena Presa, y su Capitan, ò Patron castigado como Pirata.

XI.

Todo Navio, ò Embarcacion, de qualquier especie armada en Guerra, ò Mercancia, que naveguen con Patente, ò Vandera Turca, Mora, de Principe, ò Estado à quien Yo tenga declarada Guerra, será buena Presa, con todos los Efectos que á bordo tuviere, aunque pertenezcan á Vassallos mios, en caso de haverlos embarcado despues de la publicacion de la Guerra, y de passado el tiempuo suficiente á poder tener noticia de ella.

XII.

Toda Embarcacion de Fabrica Enemiga, ò que huviere pertenecido á Enemigos, será detenida, si el Capitan, ò Maestre no manifestàre Escritura authèntica, que assegùre su propiedad: Tambien se detendrá á la Embarcacion, cuyo Dueño, ò Capitàn fuere de Nacion Enemiga, conduciendose á Puerto de mis Dominios, para que se reconozca si deban, ò nò darse por de buena Presa, en cumplimiento de las Ordenes que á este fin Yo huviere expedido.

XIII.

Igualmente se detendrá toda Embarcacion, qe lleve con destino en su bordo Oficiales de Guerra enemiga, Maestre, Sobre-cargo, Administrador, ò Mercader de Nacion Enemiga, ò que de ella se componga mas de la tercera parte del Equipage, á fin de que en el Puerto á que sea conducida, se examinen los motivcs que obligaron á servirse de esta Gente, y segun ellos, y las Ordenes dadas, se determine lo que deba practicarle.

XIV.

Las Embarcaciones, en cuyos bordos se hallaren Generos, Mercaderias, y Efectos perteneciente á Enemigos, se conducirán de la misma suerte á Puerto de mis Dominios, donde se darán por de buena Presa los Efectos; pues aunque haya alguna Potencia que goze por Tratados la inmunidad de su Vandera, es precisso para que Yo se la conceda que me haga constar que no se la niegan, y la observan los mismos Enemigos, de cuya Nacion fueren los Efectos, respecto haver exigido los Ingleses esta Declaracion, para confessar la inmunidad de la Vandera de España, mientras se há mantenido Neutrál en su Guerra con la Francia.

XV.

Seràn siempre de buena Presa, todos los generos de Contravando que se transportàren para servicio de Enemigos, en qualquiera Embarcacion que se encuentren, entendiendose por generos d Contravando Mortros, Cañones, Fusiles, Pistolas, y otras Armas de Fuego; Espadas, Sables, Bayonetas, Picas, y demas Armas blancas, ofensivas, ò defensivas; Polvora, Balas, Granadas, Bombas, y todo genero de Municiones de Guerra; Maderas de Construccion, Jarcias, Lonas, y otros Pertrechos propios para Fabrica, y Armamento de Vageles; Tropas de Guerra, Marineria, Cavallos, Arneses, y Vestuario de la Milicia, y generalmente, todo quanto fuere de servicio, assi para la Guerra de Mar, como para la de Tierra.

XVI.

Se examinaran con cuidado las Cartas-partida, ò Contratos de Fletamento de las Embarcaciones que se reconocieren, como tambien los conocimientos, y Pòlizas de la Carga, y si èsta fuere sospechosa, se detendrá la Embarcacion; con declaracion, que el Instrumento que no estubiere firmado, será tenido por nulo, y de que se declarará buena Presa la que careciere de estos precissos Instrumentos; á menos de verificarse haverlos perdido por accidente inebitable.

XVII.

Prohibo á los Capitanes, y demás Individuos de los Vageles de Corso, oculten, rompan, ò en otro modo extravien los Instrumentos nombrados en el Articulo antecedente, con qualquier fin que sea, pena de castigo corporal á los Capitanes, segun la exigencia del caso, con obligacion á resarcir los daños; y de diez años de Presidio, ò Arsenales al resto del Equipage.

XVIII.

Las Embarcaciones que presentaren de buena fé sus Patentes, y Conocimientos de Carga, y Fletamente, se dexarán navegar libremente, aunque vayan á Puertos Enemigos, ò de èstos á otros qualesquiera, como en ellos no haya cosa sospechosa, ni lleven generos de Contravando, en los quales deben comprenderse todos los comestibles de qualquier especie, que fueren con destino á Plaza Enmiga, que estuviere bloqueada por Mar, ò Tierra.

XIX.

Prohibo á los Corsarios, y demás Individuos de su Equipage, que obliguen á los Capitanes, Passageros, ò Tripulacion de las Embarcaciones que reconocieren, á que les contribuyan cosa alguna, y que hagan, ó permitan hacerles extorsion, ò violencia, pena de castigo exemplar, que se estenderá hasta el de muerte, segun el caso lo pida.

XX.

Prohibo assimismo á los Corsarios, que apresen, ataquen, ú hostilicen en manera alguna, las Embarcaciones Enemigas que se hallaren en los Puertos de Principes, ò Estados Aliados mios, y Neutrales, como tampoco à las que estuvieren baxo el tiro de Cañòn de sus Fortificaciones; declarando, para obviàr toda duda, que la jurisdicion del otro de Cañòn, se hà de entender, aùn quando no haya Baterias en el parage donde se hiciere la Presa, con tal que la distancia sea la misma.

XXI.

Declàro tambien por la mala Presa, todas las Embarcaciones que los Corsarios rindieron en los Puertos, y baxo el alcance del Cañòn de los Soberanos Aliados mios, ò Neutrales, aùn quando ya las viniessen persiguiendo, y atacando de Mar à fuera, pues la adquisicion de la Presa que se hiciesse en virtud de la rendicion, s everificaria en parage que debe gozar la inmunidad.

XXII.

Màndo à los Intendentes de Marina, y Ministros de Provincias de ella, conserven con particular cuydado, las Ordenes que he dado, y diere sobre estos assumtos, yà sean por reglar general, ò para casos particulares; y que hagan à los Corsarios las prevenciones correspondientes, à que por ningun termino, contravengan à lo resuelto.

XXIII.

Toda Embarcacion perteneciente à mis Vassallos, que fuere legitimamente apresada por Enemigos, y despues de estàr veinte y quatro horas en su poder, se recobràre por Vagèl, ò Vageles del Corso, se adjudicarà integramente à estos, excepto en los Navios con crecidos intereses de la Carrera de Indias, para los quales es declaracion, que solo se hà de seguir la misma regla e naquellos, cuyo totàl valòr no excediere de cien mil Pesos; pero si passa de ellos, solo se retendrà esta suma para los Recobradores, debolviendose á sus Dueños la remanente: Las Embarcaciones Españolas, represadas antes de las veinte y quatro horas, se restituiràn à los Propietarios, mediante el premio de la tercera parte de su valor para los Represadores, si fueren de ordinario Comercio; y en las del de Indias, se regularà la misma tercera parte, por la proporcion de lo declarado en este Articulo.

XXIV.

Assimismo serà de buena Presa, qualquiera Embarcacion, perteneciente à Nacion Neutral, ò Aliada mia, que los Vageles del Corso apresaren de Enemigos, si huviere estado en su poder mas de veinte y quatro horas; pero en caso de recobrarse antes de este tiempo, se debolverà à su Dueño, con todos los Efectos, reservando la tercera parte de su valòr para los Recobradores.

XXV.

Luego que los Capitanes del Corso resolvieron detener alguna Embarcacion, recogeràn todos sus Papeles, de qualquier especie que sean, tomando el Escrivano del Navio Corsario puntual razon de ellos, dando Recibo de todos los substanciales al capitàn, ò Maestre detenido, y advirtiendole no oculte alguno de quanto tubiere, en inteligencia, de que solo los que entonces presente, le seràn admitidos para juzgàr la Presa.

XXVI.

Al mismo tiempo cuydarán de clavàr los Escotillas del Navio detenido, y sellarlas de modo, que no puedan abrirse sin romper el Sello: recogeràn las llaves de Camaras, q otros parages, haciendo guardar los generos que se hallaren sobre cubiertas, y tomando razon, quanto el tiempo lo permita, de todo lo que facilmente pueda extraviarse, para encargar su cuydado à el que se destinàre à mandar la Embarcacion.

XXVII.

No se permitirà saquèo de los generos que se encontraren sobre cubiertas, en Camaras, Camarotes, y alojamientos de Equipages; privandose absolutamente el derecho, vulgarmente llamado del Pendolage, el qual solo podrà tolerarse en los casos de haverse resistido la Embarcacion, hasta esperàr que fuesse abordada; pero con el cuydado de ebitàr los desordenes, que puede producir la sobrada licencia.

XXVIII.

Quando se conduzca la Tripulacion de una Presa à bordo del Vagèl Apresador, se tomará, en presencia de su Capitàn, Declaracion à el de la Presa, su Piloto, Maestre, y otros Sugetos que parezcan convenientes, à cerca de la navegacion, carga, y demàs circunstancias de la Emabrcacion, poniendo por escrito todas las que puedan conducir à juzgar la Presa; preguntandoles tambien si fuera de la carga, que conste por los conocimientos, conducen alhajas, ò generos de valòr, à fin de dàr las providencias convenientes à que no se oculten.

Al Cabo destinado à mandàr la Presa, se darà noticia individual de lo que constàre por estas Declaraciones, haciendole responsable de quanto por su culpa, ù omision faltàre: Y declàro, que qualquier Individuo que abriere sin licencia, como quiera que sea, las Escotillas selladas, Arcas, Fardos, Pipas, Sacas, ò Alhacenas, en que yaya Mercaderias, y Generos, no solo perderà la parte que debiera tocarle, sino que se le formará Causa, y castigarò, segun de ella resulte.

XXX.

Los Prisioneros se repartiràn segun convenga, tratando à todos con Humanidad; y con distincion à los que la merezcan por su classe.

XXXI.

No podràn arbitràr los Capitanes del Corso, por pretexto alguno, en dexar abandonados los Prisioneros en Islas, ò Costas remotas, pena de ser castigados con todo el rigor que corresponda; debiendo entregarlos todos en los Puertos à que condugeren, ò hacer constar el paradero de los que faltaren.

XXXII.

Los Vageles del Corso remitiràn las Presas que hicieren, al parage de su Armanto, quando esto sea practicablet, ò à menos à Puerto de mis Dominios, evitando que entren en los Estrangeros, excepto en los casos de urgente precision, que deberàn justificar, y quedará al arbi-

trio de los Corsarios remtirllas separadas, ò mantelerlas en su conserva, segun les conviniere.

XXXIII.

Si la Presa se embiare suelta, deberàn ir con ella los Instrumentos que huviere de servir, para que se juzgue, como tambien el Capitàn, ò Maestre, y algunos otros Individuos del Equipage, que puedan declarár, y deducir su defensa; pero si la condugere al Vagèl Apresador, su Capitàn presentarà los Papeles, ydarà las demás noticias que se le pidan al intento.

XXXIV.

Para determinar la legitimidad de Presas, no han de admitirse otros Papeles que los encontrados, y manifestados en sus bordos; sin embargo, si faltando los Instrumentos precisos para formar el juicio, se ofreciere su Capitàn à justificar haverlos perdido por accidente inevitable, señalará el Ministro termino competente, segun la brevedad con que deben determinarse estas causas, sin dàr lugar à dilaciones inutiles, de que serà responsable.

XXXV.

Ningun Individuo que goce Sueldo por Marina, ha de exigir estipendio, ò contribucion por las diligencias en que se huviere empleado para el juzgado de Presas; prohibiendoles se adjudiquen, ò apropien Mercaderias, ú itros Efectos de ellas, pena de confiscacion, y de privacion de sus Emplèos.

XXXVI.

Si antes de sentenciar la Presa fuere necessario desembarcàa el todo, ò parte de la carga, para evitar que se pierda, se abriràn las Escotillas, concurriendo el Ministro, y respectivos Interessados: Y formando Inventario de los Generos que se extrangeren, se depositaràn, con intervencion de Dependiente de Rentas, que destine el Administrador de Aduanas, en Persona de satisfacion, ò en Almacenès, de los quales tenga una Llave el Capitàn, ò Maestre detenido.

XXXVII.

En caso de precision à vender algunos Generos, por no ser posible conservarlos, se celebrarà la venta à presencia del Capitàn detenido, en Alomoneda publica, con la solemnidades acostumbradas, y con la misma intervencion de Dependiente de Rentas, poniendose el producto en manos de Persona abonada, para entregarse à quien perteneciere, despues de sentenciada la Presa.

XXXVIII.

Si la Embarcacion se presentàre en Puerto de mis Dominios, sin conocimientos de la carga, ù otros Instrumentos por donde conste à quien pertenezca, ni gente de su propio Equipage, se tomarán declaraciones, separadamente al del Apresador, y a su Capitàn, de las circunstancias con que la encontrò y se apoderò de ella: Se harà reconocer la carga por inteligentes, y practicàr las possibles diligencias, para saber quien fuesse su Dueño: En caso de no verificarse, se inventariarà el todo, y tendrá en deposito para restituirse, à quien dentro de un año, y un dia, justificàre serlo, como no haya motivo para declararla de buena Presa, adjudicando siempre la tercera parte de su valor à los Recobradores: Lo restante se repartirà como bienes vacantes, no pareciendo su Dueño en dicho termino.

XXXIX.

Los Prissioneros se desembocaràn assi que el Navio en que se conduxeren llegue al Puerto, entregandose al Governador de la Plaza, Comandante, ò Ministro de Marina, à fin de que dispongan de ellos, segun las ordenes con que sehallaren: Los Piratas se entregaràn à este ultimo, para que en conformidad del Articulo 109. Tit, 3. Trat. 10. de las Ordenanzas Generales de la Armada, les forme Processo sin dilación, remitiendoles con parecer del Assessor, y su declaracion de deber ser tenidos por Piratas, à la Capital del Departamento, como tambien à los Reos, ò si no huviere facilidad para ello, entregandolos à la Justicia Ordinaria aar su castigo: Con los Turcos, y Moros se practicarà lo que està por modernas Ordenes establecido.

XL.

Si la Embarcacion no se diere por buena Presa, se restablecerà inmediatamente en possesion al Capitàn, ò Dueño, con sus Oficiales, y Gente, à quienes se restituirà todo quanto les pertenezca, sin retener la menor cosa: se les proveerà dl Salvo-conducto conveniente, à que sin sin nueva detencion continùen su viage, no obligandolos à la paga de derechos de Ancorage, ni otros que deben contribuir las Embarcaciones de Comercio.

XLI.

Para qua la tiempo de restituirse estas mismas Embarcaciones dadas por libres, no se susciten dudas, y altercados sobre las pretensiones que formaren sus Dueños, ò Capitanes; supuesto el primer Inventario, que el Articulo 26 de esta Ordenanza establece, al tiempo de apoderarse de la Presa, de quanto estuviere expuesto à facil extravio: Màndo, que en llegando à Puerto, se haga nuevo Inventario por el Ministro de Marina, con assistencia del Capitàn, ò Maestre interessado, y del Cabo que mandàre la Presa, de la qual no se permitirà desembarcar gente, ni que passe à su Bordo otra, hasta estàr practicada esta diligencia.

XLII.

Ninguna Persona, de qualquier grado, ò condicion que sea, comprarà ni ocultarà Genero alguno, que conozca pertenecer à la Presa, antes de haver sido juzgada por buena, pena de restitucion, y de multa del tres tanto del valor de los Generos ocultados, ò comprados, y aùn de castigo corporal, segun la exigencia del caso; siendo este conocimiento pribativo al juzgado de Presas, como incidente de ellas.

XLIII.

Si la Presa se condugere à Puerto que no sea Cabeza de Provincia, y no pareciere conveniente exponerla al riesgo de que se transfiera à èl, se remitiràn al Ministro los Papeles, y documentos necessarios, para que determine su legitimidad. con las declaraciones hechas por el Capitàn, ò Maestre, y la Relacion que presentàre el Cabo de Presa al Subdelegado de Marina, de cuyo cargo serà hacer el Inventario, con presencia de estos mismos Interessados.

XLIV.

En caso de hallarse impossible la conservacion de la Presa hecha, y que por esta razon sea preciso resolver venderla, tratàr de su rescate con el Sueño, ò Maestre, ò bien quemarla, ò echarla à pique, quando no haya otro arbitrio, se tendra presente lo que està mandado en el Articulo 31 de esta Ordenanza, para proveer à la seguridad de los Prisioneros, ya sea recogiendolos de Apresador à su bordo, ò disponiendo su Embarco en alguna de las Presas, si precisare à esta resolucion la falta de otro medio: Con declaracion, de que ningun Armador, ò Capitán Corsario podrà resscàtar Presa alguna, hasta despues de haver embiado à Puerto de mis Dominios, ò tener en su conserva tres Presas hechas desde su ultima salida.

XLV.

En todos los casos de tomarse semejantes resoluciones, sobre Presas, y Prisioneros, han de cuydar los Apresadores de recoger todos los Papeles, y Instrumentos pertenecientes à ellas, y de conducir, á lo menos, dos de los principales Oficiales de cada Presa, para que sirvan à justificar su conducta, pena de ser privados de lo que les podia tocar en la Presa, y aún de mayor castigo, si el caso lo pidiere.

XLVI.

Declarada la Presa por buena, se permitirá su libre uso á los Apresadores, mediante la satisfaccion de Derechos ordinarios, cediendoles Yo, coom les cedo, quanto pertenece á mi Real Hacienda, no solo por razon del Quinto de las mismas Presas, sino tambien por el Octavo, correspondiente à Almirantazgo: El Ministro de Marina les auxiliarà en la descarga, para que no padezcan extravios, y procurarà, que assi en esto, como en la conclusion de particiones, segun las contratos, ò convenios hechos entre los Interessados, se proceda con el mejor orden, y armonia, teniendo presente, que del producto totàl de las Presas, han de satisfacerse con preferencia los gastos legitimos que huvieren ocasionado.

XLVII.

Si en el Puerto à que se huviere conducido alguna Presa, no se hallàre proporcio de vender su Carga, podrà arbitrarse que passe á otro, como on sea Estrangero.

XLVIII.

A los Cabos de los Vageles de Corso, se reputaràn sus servicios durante èl, como si los executassen en mi Real Armada; y los que particualrmente sobresalieren en Empeños, y Acciones señaladas, mandarè sean atendidos con la misma distincion.

XLIX.

Toda la Gente del Equipage de estos Vageles, aunque no sea Matriculada, gozarà el Fuero de Marina, mientras estuviere sirviendo en ellos, y podrà usar, á Bordo solamente, de Pistolas, como Armas propias, y de más efecto para su Exercicio.

L.

Los Oficiales, y Marineros de Tripulaciones Corsarias, que por heridas recibidas en sus Combates resultàren Inválidos, seràn atendidos para el goze de ellos, conforme á las propuestas, que al propio fin deberán hacerme los Intendentes de los respectivos Departamentos, con expression de la circunstancias de los Interessados, y del Assiento que tuvieren formado en las Contadurias de Marina: si son Matriculados, ò de la classe en que servian para el Corso si no lo fueren; y tambien concederè Pensiones à las Viudas de Muertos en semejantes Combates.

Por tanto màndo, que tood lo referido se cumpla puntualmente, en virtud de qualquier Exemplar de esta Ordenanza, firmada por el Infrascripto mi Secretario de Estado. y del eDspacho de Marina: Y que todo Armador, ò Corsario pueda comprar Artilleria, Armas, Pertrechos, Bastimentos, y demàs conducente al Armamento, y entre habilitacion de los Vageles de Corso, dandoles el auxilio que necessitaren, sin permitir que se les altere, ni encarezca precio alguno de los corrientes entre los Naturales de los Pueblos donde se hicieren las compras: Y en caso de no encontrar Polvora, Armas, ò demàs Pertrechos, que hivieren menester en otros parages que en mis Almacenes, se les facilitaràn de ellos, pagandolos prontamente, segun tassacion, si no hicieren falta para los fines de mi Servicio. Dado en el Pardo á primero de Febrero de mil setecientos sesenta y dos. =Yo el Rey. = Don Julian de Arriaga.

Es Copia del la Original.

El Bayllo Fr. Don Julian de Arriaga
(rubricado).

14. DOCUMENTO REFERENTE AL CORSARIO LUCAS ORELL (22 de junio de 1777).

Ex.^{mo} Señor

Señor

En el momento que antes de aier recibí la orn dVE de 24 del ant.^{r} Mayo sobre el Plan de corso propuesto por el teniente de Caballería d.^{n} LucasOrell se la entregué para su inteligencia y sucesivamente allanandose á armar en calidad deParticular conforme ála ordenanza de1762; me ha dado y dirixo a manosdel suadjunta nueva Solicitud; dirigida á pedir algunos alivios, q realmente parecen precisos si hade haver armamentos de corso varias veces he hablado de Corso á la Intendencia gral y aun aesa via reservada, y especificamente enMarzo de 1775 y Junio de 1776 produxe el Plan facultativo y economico porsi en algun modo ó en alguna parte merecia aprovaz.^{on}

El encuentro de embarcacion neutral con contravando marcial, como armasy municiones, y como Oficiales, Arraeces, Mres, ó Sobrecargos, aunque decidido tambien la ordenanzade1762 como en todas los antecesores, hallo ofrecedificultades en la practicay además veo, que por la Rlorn de 10 deMayo de1774 prohibió els.^{r} d.^{n} Juliande Arriaga, q ningun Corsario interceptase semejantes embarcaz.^{s} ysiendo estecaso masqueposible enelencuentro, creo absolutam.^{te} necesario llevequalq.^{r} Corsario la mas clara Instruccion.

La gratificación de Esclavos muertos enla accion o despues ademas de estimarse equitativa, esta exemplarizada enesta misma Yslade R.^{l} orn.

Igualmente parece de equidad, se compren por parte deS My paguen competentemente los Arraeces, contramres Pilotos y demasoficiales, los Indios y Renegados, y quepor estos vltimos y por los cristianos que puedan rescatarse en la Presa, reciva elArmador algunaremuneracion.

Por lo que mui a gratificacion por Mugeres, veo denegada enR.^{l} orn de 30 deMayo de1775 y asi no me atrevo a pedirla; bienque la reclamo paralos hijos quese cojan acaso detiernaedad.

En esta ciudad hay un Confitero con nombre deMaestre de Quarta q enotro tiempo equivalia a vn Juez ó Celador deEsclavos y por costumbreoabuso exigia veinteRsdev.^{n} por cadavno quesevendiese; y sibien develestablecimiento de la Matricula, sele apartó y especialm.^{te} desde la ordenanza de1751, detoda mezcla enpunto de fugadeEsclavos por mar; ventasy demasocurrencias; suele intentar hacer pretensiones porq en estos vltimos tiempos no huvo Rlorn q deltodo se desauciase demeterse en cofademar ni con Matriculados; y para entera quietud enestaparte, creo importante se expidiesecompetenteRlorn.

Enel Planq dirigi al S.^{r} d.^{n} Julian deArriaga, me estendi aquanto crei necesario ó conveniente y aora lo recuerdo porsi detiene a bien tomarlo enconsideracion.

Dios gue aVE m.^{s} a.^{s} como deseo Palma 22 de Junio de1777.

Ex.^{mo} s.^{r} Marq.^{s} Gonz.^{lz} de Castejon.

15. ORDENANZA DE CORSO DE 1 DE JULIO DE 1779

Ordenanza de primero de julio de 1779. Prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares, contra enemigos de la Corona. Madrid. De orden de Su Magestad. En la imprenta real de la Gazeta. Año de 1779.

†

EL REY

Por quanto conviene á mi Servicio, y á la seguridad de mis Vasallos en su Comercio Marítimo y libre Navegacion, interrumpir la de los Enemigos de mi Corona, especialmente en las presentes circunstancias en que los Súbditos del Rey de la Gran Bretaña han tenido orden de executarlo con las Embarcaciones de los mios; he considerado que uno de los medios de proporcionarles la seguridad pública en sus intereses es el de fomentar á los que se aplicaren á hacer el Corso, dispensándoles mi proteccion y auxilios para el armamento y habilitacion de sus Buques, concediendo franquicia de derechos, el libre y entero aprovechamiento del valor de las Presas que hicieren, recompensas de honor á los que se distinguieren en acciones particulares, dando además gratificaciones pecuniarias á los que lograren ventajas sobre los Enemigos, y proveyendo al socorro y subsistencia de los heridos y Viudas de los que fallecieren en los Combates: Y en su consecuencia he resuelto, que quantos Vasallos mios se dedicaren á hacer el Corso contra qualesquiera Enemigos de mi Corona, con licencia mia, y arreglandose á esta Ordenanza (en que se inserta la de primero de Febrero de 1762) lo practiquen baxo las reglas, y disfruten los beneficios que declaran los Artículos siguientes.

Articulo Primero.

El Vasallo mio que quisiere armar en Corso contra Enemigos de la Corona, ha de recurrir al Ministro de Marina de la Provincia donde pretendiere armar, para obtener permiso, con Patente formal que le habilite á este fin, explicando en la instancia que género de Embarcacion tiene para él, su Porte, Armas, Pertrecjos, y Gente de dotacion, asi como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta, y puntual observancia de quanto en esta Ordenanza se previene; ed no cometer hostilidad, ni ocasionar daño á mis Vasallos, ni á los de otros Principes, ó Estados, que notengan Guerra con mi Corona: Sastifecho el Ministro de las fianzas, que por mayor suma se fixarán á sesenta mil reales de vellon, y á prudente juicio pueden moderarse, con proporcion á la entidad de la Embarcacion Corsaria, entregará la Patente, ó la pedirá al Intendente del Departamento, ó bien á mi Secretario del Despacho de Marina, segun las Ordenes con que se halle.

II.

Concedido el permiso para armar en Corso, facilitará el Ministro la pronta habilitacion de la Embarcacion, y hará que se franquée al Armador quanto necesitare, pagandolo á sus justos precios, y permitiendole reciba toda la Gente que quisiere, á reserva de la que esté embargada para mi Serivicio, ó actualmente en él, con prevencion de que haya de llevar á lo menos una tercera parte de su Equipage de Gente no Marinera, y por consiguiente no Matriculada, con tal que sea hábil, y bien dispuesta para el manejo de las Armas. Concluida la habilitacion, entregará al Capitan copia de esta Instruccion, para su puntual observancia en la parte que le toca.

III.

El conocimiento de Presas que los Corsarios conduxeren, ó remitieren, pertenecerá privativa y absolutamente á los Ministros de Marina, con inhibicion de los Capitanes ó Comandantes Generales de las Audiencias de Exército, Corregidores y Justicias Ordinarias, a quienes privo de toda intervencion, directa ó indirecta, sobre esta materia: El Ministro examinará luego los Papeles, y oyrá sumariamente á los Apresa-

dores, y Apresados, y si fuere posible, antes de las veinte y quatro horas, declarará, con parecer de su Asesor, la legitimidad, ó ilegitimidad de la Presa; pero si hubiere alguna duda ó reparo que obligue á suspender el Juicio, la detendrá, por no faltar en cosa alguna á la escrupulosa atencion con que debe proceder, como responsable que ha de ser de las resultas de su precipitacion, ú omision.

IV.

Si las Presas se conducen, ó remiten á la Capital del Departamento, conocerá de ellas y de todas sus incidencias la Junta establecida en él, á que deberá asistir en estos casos el Auditor, y si hubiere discordia, remitirá los Autos á mi Consejo de la Guerra con noticia de las Partes, y otorgará las apelaciones que se interpongan para el mismo Tribunal, yá sea en causas de esta naturaleza en que la Junta entienda en primera instancia, ó bien por que las Partes hayan apelado á ella, despues de juzgarlas por los Ministros de Provincia. De éstos, podrán tener recurso el Apresador, y Apresado á la Junta del Departamento, y de ella al Consejo de Guerra, ó bien á este mismo Tribunal en derechura, desde el Juzgado de la Provincia, segun mas les conviniere; pero de las sentencias que allí se cumplieren, sin apelacion alguna, dará el Ministro puntual noticia á la Junta por medio del Intendente, con remision de los Instrumentos en que las hubiere fundado, para que se archive tood en la Contaduría del Departamento.

V.

Los Vageles armados en Corso, podrán reconocer las Embarcaciones de Comercio de qualquiera Nacion, obligandolas á que manifiesten sus Patentes y Pasaportes, Papeles de petenencia, y Fletamento del Buque, Conocimientos de la Carga, Diarios de Navegacion, y Listas de los Equipages y Pasageros, para asegurarse por este medio de estar proveidas de los requisitos necesarios, y en tal caso no embarazarles su libre Navegacion.

VI.

Esta averigüacion se executará sin usar de violencia, ni ocasionar perjuicio, ó atraso considerable á las Embarcaciones, pasando á reconocerlas á su bordo, ó haciendo venir el Patron, ó Capitan con los Papeles expresados; y si alguno resistiere sujetarse á este regular exámen, podrá obligarsele por la fuerza: En caso de hacer defensa, se apresará, y declarará buena Presa, si no se justificare haberles dado motivo el Corsario para esta resolucion.

VII.

Los Capitanes de Embarcaciones armadas en Corso, serán responsables de los perjuicios que ocasionaren, deteniendo sin fundado motivo las pertenecientes á Vasallos mios, ó á Naciones Aliadas, y Neutrales.

VIII.

Las Embarcaciones que se encontraren navegando sin Patente legítima de Principe, República ó Estado que tenga facultad de expedirlas, serán detenidas; asi como las que pelearen con otra Vandera que la del Principe, ó Estado de quien fuere su Patente, y las que la tubieren de diversos Principes, y Estados, declarandose de buena Presa; y en caso de estár armadas en Guerra, sus Cabos y Oficiales serán tenidos por Piratas.

IX.

Serán de buena Presa las Embarcaciones de Piratas, y Levantados, con todos los efectos que en sus Bordos se encontraren, pertenecientes á los mismos Piratas, y Levantados; pero los que se justificáre tocar á Sugetos que no hubieren contribuido, directa, ni indirectamente, á la Piratería, ni sean Enemigos de mi Corina, se les devolveran, si los demandaren dentro de un año y un dia despues de la declaracion de la Presa, descontando una tercera parte de su valor, para gratificacion de los Apresadores.

X.

No siendo licito á Vasallo mio armar en Guerra Embarcacion alguna sin expresa Licencia mia, ni admitir á este fin Patente, ó Comision de otro Principe ó Estado, aunque sea Aliado mio, qualquiera que se encontrare corriendo la Mar con semejantes Despachos, ó sin alguno, será de buena Presa, y su Capitan, ó Patron castigado como Pirata.

XI.

Todo Navio, ó Embarcacion de qualquiera especie armada en Guerra, ó Mercancia, que navegue con Vandera, ó Patente de Turcos, Argelinos, ú otros Principes, ó Estados Enemigos, será buena Presa, con todos los efectos que á bordo tubiere, aunque pertenezcan á Vasallos mios, en caso de haberlos embarcado despues de la expedicion del Decreto de 21 de Junio del presente año, cortando toda comunicacion y trato con los del Rey Británico, y de pasado el tiempo suficiente para poder tener noticia de él.

XII.

Toda Embarcacion de Fábrica Enemiga, ó que hubiere pertenecido á Enemigos, será detenida, si el Capitán, ó Maestre no manifieste Escritura auténtica, que asegure su propiedad: Tambien se detendrá á la Embarcacion, cuyo Dueño ó Capitán fuere de Nacion Enemiga, conduciendose á Puerto de mis Dominios, para que se reconozca si deba, ó no darse por de buena Presa, en cumplimiento de las Ordenes que á este fin Yo hubiere, expedido.

XIII.

Igualmente se detendrá toda Embarcacion, que lleve con destino en su bordo Oficiales de Guerra Enemigos, Maestre, Sobre-cargo, Administrador, ó Mercader de Nacion Enemiga, ó que de ella se componga mas de la tercera parte del Equipage, á fin de que en el Puerto á que sea conducida se examinen los motivos que obligaron á servirse de esta Gente, y segun ellos, y las Ordenes dadas, se determine lo que deba practicarse.

XIV.

Las Embarcaciones, en cuyos bordos se hallaren Géneros, Mercaderias, y efectos pertenecientes á Enemigos, se conduciran de la misma suerte á Puerto de mis Dominios, y se detendrán en él, hasta que se haga constar que no niegan la inmunidad, y antes la observan los mismos Enemigos de cuya Nacion fuere los efectos: considerando la conducta que han tenido y tienen los Ingleses, la qual exige un trato recíproco de nuestra parte.

XV.

Serán siempre de buena Presa todos los géieros de Contravando, que se transportaren para servicio de Enemigos, en qualesquiera Embarcaciones que se encuentren, entendiendose por géieros de Contravando, Morteros, Cañones, Fusiles, Pistolas, y otras Armas de Fuego, Espadas, Sables, Baqonetas, Picas, y demás Armas blancas, ofensivas ó defensivas; Pólvora, Balas, Granadas, Bombas, y todo género de Municiones de Guerra; Maderas de construccion y para Arboladuras, Jarcias, Lonas, Cáñamo, Brea y toda suerte de Betunes, Clavazones, Plomo, Sebo, y otros Pertrechos y géneros propios para Construccion, Carena y Armamento de Vageles: Tropas de Guerra, Marinería, Caballos, Arneses, y Vestuario de la Milicia; y generalmente, todo quanto fuere de servicio, así para la Guerra de Mar, como para la de Tierra.

XVI.

Se examinarán con cuidado las Cartas-partidas, ó Contratos de Fletamento de las Embarcaciones que se reconocieren, como tambien los conocimientos, y Polizas de la carga, y si ésta fuere sospechosa, se detendrá la Embarcacion, con declaracion, que el Instrumen que no estubiere firmado será tenido por nulo, y de que se declarará buena Presa la que careciere de estos precisos Instrumentos, á menos de verificarse haberlos perdido por accidente inevitable.

XVII.

Prohibo á los Capitans, y demás Individuos de los Vageles de Corso, oculten, rompan, ó en otro modo extravien los Instrumentos nombrados en el Artículo antecedente, con qualquir fin que sea, pena de cartigo corporal á los Capitanes, segun la exigencia del caso, con obligacion á resarcir los daños, y de diez años de Presidio, ó Arsenales al resto del Equipage.

XVIII.

Las embarcaciones que presentaren de buena fé sus Patentes, y Conocimientos de Carga y Fletamento se dexarán navegar libremente, aunque vayan á Puertos Eenemigos que no estén bloqueados, ó de estos á otros qualesquiera, como en ellos no haya cosa sospechosa, ni

lleven géneros de Contravando, en los quales deben comprenderse todos los comestibles de qualquier especie, que fuere con destino á Plaza Enemiga bloqueada por Mar ó Tierra.

XIX.

Prohibo á los Corsarios, y demás Individuos de su Equipage, que obliguen á los Capitanes, Pasageros, ó Tripulacion de las Embarcaciones que reconocieren, á que les contribuyan cosa alguna, y que hagan, o permitan hacerles extorsion ó violencia, pena de castigo exemplar, que se extenderá hasta el de muerte, segun el caso lo pida.

XX.

Prohibo asimismo á los Corsarios que apresen, ataquen, ú hostilicen en manera alguna las Embarcaciones Enemigas que se hallaren en los Puertos de Principes, ó Estados Aliados mios y Neutrales, como tampoco á las que estubieren baxo el tiro de Cañon de sus fortificaciones; declarando para obviar toda duda, que la jurisdicion del tiro de Cañon se ha de entender aun quando no haya Baterias en el parage donde se hiciere la Presa, con tal que la distancia sea la misma.

XXI.

Declaro tambien por la mala Presa, todas las Embarcaciones que los Corsarios rindieren en los Puertos, y baxo el alcance del Cañon de los Soberanos Aliados mios, ó Neutrales, aun quando yá las viniesen persiguiendo y atacando de Mar á fuera; pues la adquisicion de la Presa que se hiciese en virtud de la rendicion, se verificaria en parage que debe gozar la inmunidad.

XXII.

Mando á los Comandantes, é Intendentes de Marina, y Ministros de Provincias de ella, conserven con particular cuidado las Ordenes que he dado y diere sobre estos asuntos; ya sean por regla general, ó para casos particulares; y que hagan á los Corsarios las prevenciones correspondientes; á que por ningun término contravengan a lo resuelto.

XXIII.

Toda Embarcacion perteneciente á mis Vasallos, que fuere legitimamente apresada por Enemigos, y despues de estár veinte y quatro horas en su poder, se recobrare por Vagel ó Vageles del Corso, se adjudicará íntegramente á estos. Las Embarcaciones Españolas represadas antes de las veinte y quatro horas se restituirán á los Propietarios, mediante el premio de la tercera parte de su valor para los Represadores.

XXIV.

Asimismo será de buena Presa, qualquiera Embarcacion, perteneciente á Nacion Neutral ó Aliada mia, que los Vageles del Corso apresaren de Enemigos, si hubiere estado en su poder mas de veinte y quatro horas; pero en caso de recobrarse antes de este tiempo, se devolverá á su Dueño, con todos los efectos, reservando la tercera parte de su valor para los Recobradores.

XXV.

Luego que los Capitanes del Corso resolvieren detener alguna Embarcacion, recogerán todos sus Papeles, de qualquier especie que sean, tomando el Escribano del Navio Corsario puntual razon de ellos, dando Recibo de todos los substanciales al Capitan ó Maestre detenido, y advirtiendole no oculte alguno de quantos tubiere, en inteligencia de que solo los que entonces presente le seráen admitidos para juzgar la Prsa: Hecho esto, el Capitan del Corsario cerrará y guardará los Papeles en su Saco, ó Paquete sellado, que deberá entregar al Comandante ó Ministro de Marina del Puerto á donde se dirija; y si entre ellos encontrare algunos dignos de mi noticia, los remitirá éste á mi Secretario de Estado y del Despacho de Marina.

XXVI.

Al mismo tiempo cuidarán de clavar las Escotillas del Navio detenido, y sellarlas de modo que no puedan abrirse sin romper el Sello: recogerán las llaves de Cámaras, y otros parages, haciendo guardar los géneros que se hallaren sobre cubiertas, y tomando razon, quanto el

tiempo lo permita, ed todo lo que facilmente pueda extraviarse, para encargar su cuidado á el que se destinare á mandar la Embarcacion.

XXVII.

No se permitirá saquéo de los géneros que se encontraren sobre cubiertas en Cámaras, Camarotes y alojamientos de Equipages; privandose absolutamente el derecho, vulgarmente llamado del Pendolage, el qual solo podrá tolerarse en los casos de haberse resistido la Embarcacion, hasta esperar que fuese abordada; pero con el cuidado de evitar los desordenes que puede producir la sobrada licencia.

XXVIII.

Quando se conduzca la Tripulacion de una Presa á bordo del Vagel Apresador, se tomará en presencia de su Capitan, declaracion á el de la Presa, su Piloto, Maestre y otros sugetos que parezca conveniente, á cerca ed la navegacion, carga y demás circunstancias de la Embarcacion, poniendo por escrito todas las que puedan conducir á juzgar la Presa, preguntadoles tambien si fuera de la Carga, que conste por los conocimientos, conducen alhajas, ó géneros de valor, á fin de dár las providencias convenientes á que no se oculten.

XXIX.

Al Cabo destinado á mandar la Presa, se dará noticia individual de lo que constare por estas declaraciones, haciendole responsable de quanto por su culpa, ú omision faltare: Y declaro, que qualquier Individuo que abriere sin licencia, como quiera que sea, las Escotillas selladas, Arcas, Fardos, Pipas, Sacas, ó Alhacenas en que haya Mercaderias y Géneros, no solo perderá la parte que debiera tocarle, sino que se le formará causa, y castigará segun de ella resulte.

XXX.

Los Prisioneros se repartirán segun convenga, tratando á todos con humanidad; y con distincion á los qeu la merezcan por su clase.

XXXI.

No podrán arbitrar los Capitanes del Corso, po rpretexto alguno, en dexar abandonados los Prisioneros en Islas, ó Costas remotas, pena

de ser castigados con todo el rigor que corresponda, debiendo entregarlos todos en los Puertos á que se conduxeren, ó hacer constar el paradero de los que faltaren.

XXXII.

Los Vageles del Corso remitirán las Presas que hicieren al parage de su Armamento, quando esto sea preacticable, ó á lo menos á Puerto de mis Dominios, evitando que entren en los Estrangeros, excepto en los casos ed urgente precision, que deberán justificar; y quedará al arbitrio de los Corsarios remitirlas separadas, ó mantenerlas en su conserva, según les conviniere.

XXXIII.

Si la Presa se enviare suelta, deberán ir con ella los Instrumentos que hubieren de servir para que se juzgue, como tambien el Capitan, ó Maestre, y algunos otros Individuos del Equipage, que puedan declarar y deducir su defensa; pero si la conduxere el Vagel Apresador, su Capitan presentará los Papeles, y dará las demás noticias que se le pidan al intento.

XXXIV.

Para determinar la legitimidad de Presas, no han de admitirse otros Papeles que los encontrados, y manifestados en sus bordos; sin embargo, si faltando los Instrumentos precisos para formar el juicio, se ofreciere su Capitan á justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalará la Junta, ó al Ministro término competente, según la brevedad con que deben determinarse estas causas, sin dar lugar á dilaciones inutiles, de que será responsable, y cuidará mucho la Junta.

XXXV.

Ningun Individuo que goce sueldo por Marina, ha de exigir estipendio ó contribucion por las diligencias en que se hubiere empleado para el Juzgado de Presas; prohibiendoles se adjudiquen, ó apropien Mercaderias ú otros efectos de ellas, pena de confiscacion, y de privacion de sus Empleos.

XXXVI.

Si antes de sentenciar la Presa fuere necesario desembarcar el todo, ó parte de la Carga, para evitar que se pierda, se abrirán las Excotillas, concurriendo el Ministro y respectivos Interesados: Y formando Inventario de los géneros que se extrangeren, se depositarán, con intervencion del Dependiente de Rentas que destine el Administrador de Aduanas, en persona de satisfaccion, ó en Almacenes, de los quales tenga una llave el Capitán, ó Maestre detenido.

XXXVII.

En caso de precision á vender algunos géneros, por no ser posible conservarlos, se celebrará la Venta á presencia del Capitan detenido, en Almoneda pública, con las solemnidades acostumbradas, y con la misma Intervencion del Dependiente de Rentas, poniendose el producto en manos de persona abonada, para entregarse á quien perteneciere después de sentenciada la Presa.

XXXVIII.

Si la Embarcación se presentare en Puerto de mis Dominios, sin conocimientos de la carga, ú otros Instrumentos por donde conste á quien pertenezca, ni génte de su propio Equipage, se tomarán declaraciones separadamente al del Apresador, y á su Capitan, de las circunstancias con que la encontró, y se apoderó de ella: Se hará reconocer la carga por inteligentes, y practicar las posibles diligencias, para saber quien fué su Dueño: En caso de no verificarse, se inventariará el todo, y tendrá en depósito, para restituirse a quien dentro de un año, y un dia justificare serlo, como no haya motivo para declararla de buena Presa, adjudicando siempre la tercera parte de su valor á los Recobradores. Lo restante se dividirá coom bienes vacantes, no pareciendo su Dueño en dicho término, en tres partes, de las quales una se adjudicará á estos, y las dos pertenecientes á mi eRal Fisco (por el Artículo 117, del Tit. 3, Trat. 10, de las Ordenanzas Generales) se remitirán á la Capital, donde se mantendrán en depósito, con noticia de la Junta, para fondo de socorros á los heridos y estropeados de los Buques Corsarios.

XXXIX.

Los Prisioneros se desembarcarán asi que el Navío en que se conduxeren llegue al Puerto, entregandose al Gobernador de la Plaza, Comandante, ó Ministro de Marina, á fin de que disponga de ellos, según las Ordenes con que se hallaren: Los Piratas se entregarán á este último, para que (en conformidad del Artículo 109, Tot. 3, Tratado 10, de las Ordenanzas Generales de la Armada) les forme proceso sin dilación, remitiendole con parecer del Asesor, y su declaración de deber ser tenidos por Piratas á la Junta del Departamento, como también á los Reos, ó si no hubiere facilidad para ello, entregandolos á la Justicia Ordinaria para su castigo: Con los Turcos, Argelinos, y Moros que no sean de los Dominios del Rey de Marruecos, se practicará lo que está por modernas Ordenes establecido.

XL.

Si la Embarcacion no se diere por buena Presa, se restablecerá inmediatamente en posesion al Capitan ó Dueño, con sus Oficiales, y Gente, á quienes se restituirá todo quanto les pertenezca, sin retener la menor cosa: Se les proveerá dl Salvo-conducto conveniente, á que sin nueva detencion continuen su viage, no obligandolos á la paga de derechos de Ancorage, ni otros que deben contribuir las Embarcaciones de Comercio.

XLI.

Para que al tiempo de restituirse estas mismas Embarcaciones dadas por libres, no se susciten dudas y altercados sobre las pretensiones que formaren sus Dueños, o Capitanes, supuesto el primer Inventario, que el Artículo 26 de esta Ordenanza establece, al tiempo de apoderarse de la Presa, de quanto estubiere expuesto a fácil extravio: Mando que en llegando á Puerto se haga nuevo Inventario por el Ministro de Marina, con asistencia del Capitan, ó Maestre interesado, y del Cabo que mandáre la Presa, de la qual no se permitirá desembarcar gente, ni que pase á su bordo otra, hasta estár practicada esta diligencia.

XLII.

Ninguna Persona de qualquier grado, o condicion que sea, comprará, ni ocultará género alguno que conozca pertenecer á la Presa, antes

ed haber sido juzgada por buena, pena de restitucion, y de multa del tres tanto del valor de los géneros ocultados, ó comprados, y aun de castigo corporal segun la exigencia del caso; siendo este conocimiento privativo al Juzgado de Presas, como incidente de ellas.

XLIII.

Si la Presa se conduxere á Puerto que no sea Cabeza de Provincia, y no pareciere conveniente exponerla al riesgo de que se transfiera á el, se remitirán al Ministro los Papeles, y Documentos necesarios, para que determien su legitimidad, con las declaraciones hechas por el Capitan, ó Maestre, y la Relacion que presentare el Cabo de Presa al Subdelegado de Marina, de cuyo cargo será hacer el Inventario, con Presencia de estos mismos Interesados.

XLIV.

En caso de hallarse imposible la conservacion de la Presa hecha y que por esta razon sea preciso resolver venderla, tratar de su rescate con el Dueño, ó Maestre, ó bien quemarla, ó echarla á pique, quando no haya otro arbitrio, se tendrá presente lo que está mandado en el Articulo XXXI de esta Ordenanza, para proveer, á la seguridad de los Prisioneros, ya sea recogiendolos el Apresador á su bordo, ó disponiendo su Embarco en alguna de la Presas, si precisare á esta resolucion la falta de otro medio, con declaracion, de que ningun Armador, ó Capitan podrá resscatar Presa alguna, hasta despues de haber enviado á Puerto de mis Dominios, ó tener en su conserva tres Presas hechas desde su última salida.

XLV.

En todos los casos de tomarse semejantes resoluciones sobre Presas y Prisioneros, han de cuidar los Apresadores de recoger todos los Papeles, y Instrumentos pertenecientes á ellas, y de conducir á lo menos dos de los principales Oficiales de cada Presa, para que sirvan á justificar su conducta, pena de ser privados de lo que les podía tocar en la Presa, y aun de mayor castigo, si el caso lo pidiere.

XLVI.

Declarada la Presa por buena, se permitirá su libre uso á los Apresadores, sin pagar derechos algunos á mi Real Hacienda, cediendoles Yo, como les cedo, quanto á ella pertenece por razon del Quinto de las mismas Presas, por el Octavo correspondiente á el Almirantazgo, y por los Derechos ordinarios que se exigen en las Dduanas de los géneros permitidos: A los que no lo sean, concedo igual franquia, por espacio de seis meses, contados desde la Declaracion de buena Presa, y que pasado este plazo puedan venderlos por menor los Apresadores, pagando los derechos: Y el Tabaco lo entregarán en la Administracion respectiva, donde se les pagará de contado su justo valor, segun la calidad, á excepcion del Rapé, que deberá pagarse á doce Reales Vellon cada libra, y quemarse inmediatamente que se reciba; y si alguno de los Apresadores ocultare parte de ello, quiero que se declare haber incurrido en los Vandos publicados contra este Género, y que se cumplan con rigor, y sin el mas mínimo disimulo. El Ministro de Marina les auxiliará en la descarga, para que no padezcan extravios, y procurará que asi en esto como en la conclusión de particiones, segun las contratas, ó convenios hechos entre los Interesados se proceda con el mejor orden y harmonía, teniendo presente que del producto total de las Presas, han de satisfacerse con preferencia los gastos legítimos que hubieren ocasionado.

XLVII.

Si en el Puerto á que se hubiere conducido alguna Presa, no se hallare proporcion de vender su carga, podrá arbitrarse que pase á otro aunque sea Estrangero, advirtiendo que en el á que la llevare deberá dár noticia de ello al Consul ó Vice-Cónsul, unicamente para que le auxilien, y que por su medio conste en España el destino y venta, sin que por esto les puedan causar gasto, perjuicio, ni detención los expresados Cónsules ó Vice-Cónsules Nacionales.

XLVIII.

A los Cabos de los Vageles de Corso, se reputarán sus servicios durante él como si lo executasen en mi Real Armada, y los que particularmente sobresalieren en Empeños y Acciones señaladas, serán

atendidos con la misma distincion, concediendoles recompensas particulares, Empleos de mi Serivicio segun su clase, ó Grados Militares segun la fuerza de los Vageles de Guerra, ó Corsarios Enemigos que apresaren, y la naturaleza de los Combates que sostubieren.

XLIX.

Toda la Gente del Equipage de estos Vageles, aunque no sea Matriculada, gozará el Fuero de Marina, mientras estubiere sirviendo en ellos, y podrá usar, á Bordo solamente, de Pistolas, como Armas propias, y de mas efecto para su exercicio.

L.

Los Oficiales y Marineros de Tripulaciones Corsarias, que por heridas recibidas en sus Combates resultaren Inválidos, serán atendidos para el goce de ellos, conforme á las propuestas que al propio fin deberan hacerme los Comandantes de los respectivos Departamentos, con expresion de las circunstancias de los Interesados, y del Asiento que tubieren formado en las Contadurías de Marina, si son Matriculados, ú de la clase en que servian para el Corso, si no lo fueren; y tambien concederé Pensiones á las Viudas de muertos en semejantes Combates.

LI.

Para mayor estímulo de los que se emplearen en hacer el Corso, mando que, además del valor de las Embarcaciones apresadas, su Aparejo, Pertrechos, Artillería y Carga, que enteramente han de percibir, se les abone por la Tesorería de Marina del Departamento respectivo, las Gratificaciones siguientes:

	Reales vellon.
Por cada Cañón del Calibre de 12, ó mayor, tomado en Vagel de Guerra Enemigo	1200.
Por cada Cañon de 4 á 12, tomado en Buque de Guerra	0800.
Por cada prisionero hecho en los Buques de Guerra	0200.
Si las Embarcaciones fueren Corsarias, por cada Cañon apresado de 12, ó mayor calibre	0900.
En las mismas, por cada uno desde 4 hasta 12	0600.

	Reales vellón
Y por cada Prisionero	0160.
En los Vageles Mercantes, por cada Cañon de 12, ó mas calibre que paresaren	0600.
Por cada uno desde 4 á 12 en los mismos	0400.
Por cada Prisionero	0120.

LII.

Esta Gratificaciones se aumentarán una quarta parte, siempre que el Vagel de Guerra, ó Corsario Enemigo haya sido apresado al Abordage, ó tubiere mayor número de Cañones que el Corsario Apresador, y tambien quando concurra una de estas circunstancias en el Combate, y sea el Buque Enemigo armado en Guerra, y Mercancia.

LIII.

Para el abono de Prisioneros se hará la cuenta por el número efectivo de hombres que existian antes de empezar el Combate, justificandolo por el Inventario y otros Papeles de la Presa, y por las declaraciones del Capitan y demás Individuos de que se trata en el Artículo XXVIII de esta Ordenanza, y en la poripa forma se acreditará el número, y calibres de los Cañones apresados; y se pagarán las gratificaciones, segun la calidad de su armamento, y las circunstancias de la acción.

LIV.

Además del auxilio que los Ministros de Marina deben dár á los Armadores y Corsarios, con arreglo al Artículo II de esta Ordenanza, para habilitacion del Buque, y proveerse de víveres y demás que necesitaren; es mi voluntad que si pidieren Artillería, Pólvora, Municiones, Armas, y Pertrechos para salir al Corso, se les franqueen de mis Arsenales y Almacenes por su justo valor, con tal que no hagan falta para los Vageles de mi Armada, y que si los compraren á Particulares no se alteren, ni encarezcan los precios corrientes.

LV.

Para mayor fomento de los Corsarios, mando que si no pudieren pagar de contado la Artillería, Pólvora y Munciones que pidieren de mis Arsenales por no hallarlas en otros parages, se les conceda un plazo de seis meses para satisfacer su importe, según tasacion, haciendo antes constar la existencia del Buque, y todo lo demás preciso para su habilitacion, y presentando fianza competente del valor de las Municiones que se les subministren: Si concluido su Corso, ó el referido plazo, las devolvieren en todo, ó parte, se recibirán sin cargarles mas que las que hubieren consumido; y si fuere apresada la Embarcacion, ó naufragare, quedaran libres de responsabilidad y de la fianza, presentando justificacion, que no dexe duda del apresamiento ó pérdida.

Por tanto mando que todo lo referido se guarde y cumpla puntualmente, en virtud de qualquiera exemplar de esta Ordenanza, firmada por el infraescrito mi Secretario de Estado y del Despacho de Marina; y que los Comandantes Generales y Juntas de los Departamentos contribuyan con sus providencias a facilitar los auxilios que necesiten los Armadores y Corsarios, y zelen particularmente que por los Ministros de las Provincias de Marina y sus Subdelegados se substancien y determinen con la mayor brevedad los Juicios verbales y Procesos para declaracion de las Presas, á fin de que su dilacion no embarace á mis Vasallos la continuacion del Corso, ni desaliente á otros que quieran emplearse en este importante objeto. Dado en Palacio á primero de Julio de mil setecientos setenta y nueve. = YO EL REY. = Don Pedro de Castejon.

Es Copia de la Original.

El Marqués Gonzalez de Castejon.

16. ORDENANZA DE CORSO DE 1 DE JULIO DE 1779, ADICIONAL

Ordenanza de primero de Julio de 1779. Adicional a las generales de la Real Armada, sobre presas que hicieren los navios, y demas vageles de ella. Madrid. De orden de Su Magestad. En la imprenta de la Gazeta. Año de 1779.

†

EL REY.

Por quanto he venido en apliar a mi Real Armada las gracias que merece el incesante trabajo de esta carrera Militar, y añadir á los empleados en este Servicio un estimulo, que, sin embargo del pundonor caracteristico de la Nacion, avive su esfuerzo á subyugar y destruir los Enemigos de la Corona, sin dexar de tener presente lo establecido en punto á Presas en el Tit. 5, del Trat. 6, Part. 1, pag. 418 de las Peales Ordenanzas de la Armada: he resuelto, sin perjuicio de lo establecido en la Ordenanza de Corso que se ha de observar por lo respectivo á los Armadores particulares, dexar el valor de los Buques de Guerra y Corsarios que se cojan á los Enemigos, á favor de los Comandantes, Oficiales, y demás Equipages de los de mi Real Armada que los apresen; y si lo Embarcacion apresada fuere Marchante, los dos tercios del valor del Buque y su carga á favor de los Apresadores, y el tercio restante, destinado á un fondo que deberá existir en la Tesorería de Marina del Departamento donde entrare la Presa, para emplearlo en las gratificaciones que deben gozar, como despues se dirá, las familias de los muertos en combate; todo baxo la reglas contenidas en los Artículos siguientes.

ARTICULO PRIMERO.

Todos los Navios, Fragatas, y qualesquiera Vageles de Guerra, y todos los Corsarios Enemigos que sean aprehendidos por los Navios, Fragatas y demás Buques de mi Armada, y asimismo los Cañones, Armas, Municiones de Guerra, Aparejos, Respetos, Utensilios, Viveres, y quanto dependa de los Apresados, como las Pedrerías, Géneros de oro y plata, Mercaderías, y todos los efectos que compongan la carga de los expresados Navios ó Buques de Guerra, y Corsarios se repartirán totalmente entre los Oficiales (supuesto el Comandante) y Equipage de los Apresadores, cediendolos Yo en su favor.

II.

Todos los Navios Marchantes Enemigos, y aun aquellos que estén armados en Corso y Mercancia, que se apresaren por mis Vageles, se repartirán; á saber, el valor de los dos tercios á los Oficiales y Equipages de los Apresadores, y el tercio que resta se destinará al fondo que debe existir en la Tesorería del Dpartamento donde se entre la Presa, como está anteriormente acordado.

III.

Si Yo tubiere por conveniente el quedarme con los Buques de Guerra cogidos á los Enemigos, desde 20 Cañones arriba, porque puedan ser útiles á mi Real Servicio, se abonará á los Oficiales, y Equipages de los Navios Apresadores de mi Real Erario el tanto de su valor, en el término de dos meses, segun esta poroporcion.

Por cada Cañon de Navio de 90 Cañones arriba............	1000. pesos
Por cada uno de Navios de 80, 74, 70, y 68.................	0800.
Por cada uno de los de 64,60 y 50.............................	0700.
Por cada uno de los de las Fragatas...........................	0600.

En los avalúos expresados se comprende la Artillería, Municiones de Guerra y Boca, Aparejos, Respetos, y demás Utensilios de los Navios y Fragatas de Guerra, que se cojan á los Enemigos; á excepcion de los géneros de oro ó plata, y demás efectos ó mercaderías que hagan el cargamento de los expresados Buques, que se repartirán por

entero á los Oficiales y Equipages de los Navíos Apresadores, independientemente de lo que se les abone por el valor de los Buques.

IV.

Si conviniere á mi Servicio hacer uso de los Buques de Guerra, Corsarios, ó Mercantes Enemigos, apresados por mis Vageles; ó de los Cañones, Armas, Aparejos, Respetos, Víveres, Municiones, ó Mercancías en todo ó en parte que se hallasen á bordo de los expresados Buques, podrán aplicarse á mis Arsenales de Marina, y su valor se pagará en el término de dos meses de los fondos ó consignaciones de ella, según el avalúo que se haga por la Junta del Departamento á quien corresponda la Presa, si ésta se entrare en los Puertos de los tres Departamentos de Cadiz, Ferrol ó Cartagena; y por los Ministros ó Comisarios de las Provincias, si se conduxere á alguno de los Surgideros de su comprehension.

V.

Baxo estos mismos terminos se venderá todo Buque apresado que Yo no necesite para mi Servicio, teniendo presente, asi en éste como en los demás puntos, lo prescrito en las Ordenanzas de al Armada, con la ampliación nuevamente acordada en ésta, de los dos tercios para Oficialidad y Equipage, y el restante para el fondo ya expresado, si la Presa fuere marchante ó armada en Corso y mercancía: quedando todo el valor á los Apresadores si fuere el aprehendido de Guerra.

VI.

Todo lo que se pudiere salvar de los Equipages y Carga, así de los Navíos, Fragatas ú otros Buques de Guerra Enemigos, como de los Corsarios particulares que fueren echados á pique, quemados, ó totalmente destruídos por los Vageels de mi Armada, se conducirá á los Puertos del Reyno, y por los Instrumentos autenticos que se presenten se pagará del Real Erario á los Oficiales y Equipages de los que los hayan destruído.

Por cada Cañon montado de Navios de Guerra Enemigos	160. pesos sencillos.
Por cada uno montado de Fragatas, ú otros Buques de Guerra...	120.
Por cada uno montado de Corsarios particulares.	80.

VII.

El Producto de las Presas y Gratificaciones sobrantes, bien sea de las Armadas Navales, Esquadras, ó Divisiones, ó de un Navío ú otro Buque que tenga un destino particular, se repartirá en esta forma: Un tercio entre los Oficiales Generales, Comandantes de Navíos, Fragatas ú otros Buques, Mayor, Ayudantes y demás Oficiales; y los dos restantes entre los Equipages.

VIII.

El tercio que corresponda á los Oficiales Generales, Comandantes y demás Oficiales se hará en todos casos un cuerpo, del qual todos los Oficiales de una Armada Naval, Esquadra, División ú de un Navío, ú otro Buque qeu tenga comisión particular, tendrá la parte segun su Grado, y sin atender otro respeto, del modo siguiente.

Al Capitan General	30. partes.
Al Teniente General que mande en Gefe...	20.
Si no mandáre	15.
Al Gefe de Esquadra con mando	15.
Sin él	10.
Al Capitan de Vandera de un General	05.
Al Capitan de Navío con mando	05.
Al mismo mandando Fragata	03.... 1/2
Al Capitan de Fragata con mando	03.
Sin él	02.... 1/2
Al Teniente de Navío mandando	02.
Sin mando	01.... 1/2
Al Teniente de Fragata, Capitan de Brulot ó Alferez de Navío con mando	01.
Sin mando	...... 1/2
Al que mande Urca de Guerra	La parte que le toque según su grado.
A el Alferez de Fragata con mando	...... 1/2
Sin él	...... 1/4
Al Contador	...... 1/4
Al Capellan, y Cirujano primero	...... 1/4
A los Guardias Marinas	...... 1/8

IX.

Los dos tercios que corresponden á los Equipages se repartirán en la forma siguiente.

A los primeros Pilotos A los primeros Contramaestres A los primeros Condestables A los primeros Sargentos	A cada uno 4. partes.
A los demás Sargentos de Marina A los primeros Calafates A los primeros Carpinteros A los primeros Maestros de Velas A los segundos Contramaestres A los segundos Pilotos A los segundos Condestables A los Pilotos prácticos A los segundos Cirujanos	A cada uno 3. partes.
A los segundos Carpinteros A los segundos Calafates A los segundos Maestros de Velas A los primeros y segundos Guardianes	A cada uno 2. 1/2 partes.
A los Cabos del Real Cuerpo de Artillería y los de Infantería de Marina A los Patrones de Lancha y Bote A los Pilotines A los terceros Carpinteros A los terceros Calafates A los terceros Veleros A los Practicantes de Cirugía A los Boticarios y Armeros	A cada uno 2. partes.
A los Bombarderos A los Timoneles y Gavieros A los Comisionados del Proveedor, Toneleros, Panaderos, y Cacineros, y á qualquiera Empleado que no sea Marinero y goce Ración	A cada uno 1. 1/2 parte.

Al que voluntariamente navegue de qualquiera de las citadas clases................	A cada uno 1. parte.
A los Ayudantes del Real Cuerpo de Artillería	
A los Artilleros de mar..........................	
A los Marineros....................................	
A los Soldados, Tambores y Pifanos.	
A los Grumetes......................................	A cada uno 3/4. partes.
A los Criados..	
A los Pages...	A cada uno 1/2 parte.

X.

Los Oficiales del Exército embarcados en mis Navíos ú otros Vageles de mi Armada, ó en los de Transpotre fletados de mi Real cuenta y armados en guerra, tendrán parte en las Presas, segun la correspondencia de sus graduaciones con las de Marina, y las Sargentos y los Soldados de las mismas Tropas serán tratados como los de Infatería de Marina.

XI.

Las Tripulaciones de los Buques Merchantes, empleados en seguir mis Esquadras, fletados por cuenta mia, y armados en Guerra, tendrán tambien parte en las Presas, segun el reglamento que se sigue.

Del Tercio que corresponde á los Oficiales de Guerra, el Capitan tendrá	1/2 parte.
Del que corresponde á los Equipages, el segundo Capitan tendrá	4 partes.
El Teniente	3.
El Oficial de mar..	2.
Qualquier Artillero ó Marinero..	1.
Qualquier Grumete	3/4
Qualquier Page	1/2

XII.

Quando una Armada Naval ó Esquadra esté al ancla en un Puerto y para establecer su crucero destaque una Division de ella, y ésta hiciere Presas, el tercio destinado á sus Oficiales, y Equipages, con las demás gratificaciones, se repartirá á sola la Oficialidad de la Division destacada, sin que toque parte alguna al resto que quedó en el Puerto; y de los otros dos tercios participarán asi los Equipages de los Navíos destacados, como los de los que quedaron anclados en el Puerto: pero el producto de los Buques apresados por qualquier Destacamento de la Armada en la Mar, asi por via de caza, como por otro motivo, será distribuido en comun á toda la Armada ó Esquadra, conforme los Artículos I, II y VII.

XIII.

Quando los Corsarios ó Armadores particulares sean obligados por los Comandantes de las Esquadras, Navíos ó Fragatas á salir con ellas de los Puertos, ó á unirse en la Mar, solo en este caso participarán dichos Armadores del producto de las Presas y gratificaciones que se hiciesen en el tiempo de su union con mis Esquadras ó Vageles, y su parte se señalará segun el número de sus Cañones montados, sin distincion de calibres, ni atencion al mayor ó menor número de sus Equipages, y proporcionadamente á los Cañones que monten los Navíos ó Buques de la Armada, en cuya compañia hayan hecho las Presas; de suerte, que si el Corsario es de 20 Cañones, y la división de Guerra á que esté incorporado es de un Navio de 74, otro de 64 y una Fragata de 30, se harán 188 partes, las 168 serán de los Vageles de la Armada, y las 20 restantes del Corsario.

En el caso que los expresados Navíos ú otros Buques hayan sido destacados de una Armada Naval ó Esquadra anclada en un Puerto, la parte que toque á los Corsarios se arreglará como si los Navíos destacados formasen una Esquadra particular, sin hacer cuenta de los que quedando fondeados, no contribuyeron á la Presa, y la parte que tocase á los Navíos de Guerra se dividirá entre ellos, conforme al Artículo XII.

XIV.

En los demás casos en que los citados Corsarios particulares no hayan sido precisados á unirse á los Buques de la Armada, ó hicieren Presas á la vista de éstos, pertenecerán las dichas Presas enteramente á los Corsarios que las hicieren, sin que participen de las que á su vista, ó inmediacion hicieren mis Vageles de Guerra.

XV.

Deseando mejorar la suerte de los heridos, e hijos de los empleados en el arriesgado Servicio de la Mar, que murieren e nlos Combates mando, que á la buelta de cada Campaña se ma haga presente, por las Juntas de los Departamentos á que correspondan, un estado de las gratificaciones que convenga dar á los que fueren heridos en las Funciones Navales, segun la calidad de sus heridas, como á las Viudas, é Hijos de los que fueren muertos en Funcion, ó murieren de las mismas resultas, independientemente de los medios sueldos ó pensiones que se les concedieren; sin dexar de incluir á los, que de resultas de sus heridas, quedaren en estado de no poder continuar la fatiga del Servicio, y las Viudas cuya situacion exiga este socorro.

XVI.

El Tesorero de Marina de cada Departamento hará una relacion particular, con la mayor claridad, del tercio del producto de los Navíos Mercantes cogidos á los Enemigos, del que tengo hecha cesion, para la verificacion del fondo que debe existir á su cargo, con el que se satisfarán (supliendo mi Real Hacienda lo que faltase) las sumas que produxesen así las valuaciones y gratificaciones señaladas en los Artículos III, VI, y XV, como las extraordinarias que Yo disponga señalar á las acciones que merezcan prémio mas bentajoso; debiendo, en quanto á los efectos que puedan contener las Presas cedidas por mí á los Apresadores, ceñirse á lo declarado en la Ordenanza de Corso.

XVII.

Encargo á los Comandantes de los Navíos y á los demás Oficiales de Marina se conformen exáctamente á todo lo prescrito en punto á Presas, á lo q eupreviene así la Ordenanza General de la Armada, como á lo que prescribe la Ordenanza de Corso en las Presas que hicieren, dando á su entrada en los Puertos donde las conduxeren una formal declaracion, expericificando todas ssu circunstancias, y á la vista de quienes es hicieren, incluyendo los que se portaron con mas valor y conducta: baxo la pena de ser privados de la parte que les corresponda, si faltasen á alguno de estos puntos.

Por tanto mando al Director General de mi Real Armada, á los Comandantes y Juntas de los Departamentos, á los Intendentes, Oficiales y Ministros de ella se guarde y cumpla quanto contiene esta Ordenanza, considerandola como Adicion al Titulo V del Tratado VI de las Generales de la misma Armada; y que se dediquen á procurar la mayor brevedad en la liquidacion de partes de Presas, y su abono á los Interesados en ellas. Dado en Palacio á primero de Julio de mil setecientos setenta y nueve. = Yo el Rey. = Don Pedro de Castejon.

Es Copia de la Original.

El Marqués Gonzalez de Castejon.

17. REAL DECLARACION A VARIOS ARTICULOS DE LA ANTERIOR ORDENANZA

Real declaración a varios artículos de la Ordenanza de Corso de 1.° de julio de 1779. Relativos al reconocimiento y detención de embarcaciones neutrales. Año 1780. Madrid. De orden de Su Magestad.

†

EL REY.

Aunque para el apresamiento ó interceptacion que los Vageles de mi Real Armada, y Corsarios han executado desde el principio de la presente guerra con la Gran Bretaña, de algunas Embarcaciones marchantes de Vandera neutral, con especialidad en el Estrecho de Gibraltar, han dado motivo bastante legítimo sus mismos Capitanes ó Patrones, por el abuso que han hecho de la inmunidad de su Pavellon, ya introduciendo víveres furtivamente en aquella Plaza bloqueada por mis Armas; ya conduciendo ocultamente entre otra carga, la de pólvora y efectos de contrabando; ya disfrazando con papeles defectuosos, ó ilegales, la verdadera pertenencia de los Buques, sus cargamentos, y destinos; y ultimamente aun resistiendose con la fuerza á los que han querido reconocer algunas que se figuraban neutrales; hechos todos, que están justificados en formales procesos: han levantado estas gentes tanto sus clamores, que hasta han llegado a esparcir injustamente por la Europa, que mis fuerzas navales tienen enteramente impedida la navegacion del Estrecho, apresando ó deteniendo quantas Embarcaciones neutrales intentan pasarle; quando esto solo se ha practicado con las que se han hecho sospechosas por su rumbo, ó por esenciales defectos notados en los papales que deben calificar la legitimidad de su destino y pertenencia.

Lo notorio de esta exageracion bastaria para desvanecer qualquiera siniestra impresion que pudiera hacer en el ánimo público; pero queriendo Yo manifestar mas y mas la equidad y rectitud de mis intenciones; apartar todo motivo de quexa en esta parte; y dar una nueva prueba de mi propension á la buena correspondencia y amistad que deseo conservar con las Potencias neutrales; he determinado expedir las declaraciones siguientes, que Mando se observen con la mayor exactitud, y como parte de la Ordenanza de Corso publicada en primero de Julio del año próximo pasado de setenta y nueve.

ARTICULO PRIMERO.

A las Embarcaciones de Vandera neutral que fueren á pasar el Estrecho de Gibraltar, sea de la parte del Occeano, ó del Mediterráneo, no se las molestará ni impedirá su navegacion y destino, siempre que navegaren con inmediacion á la Costa de Africa, y retiradas de la de Europa por todo su tránsito desde la entrada hasta la salida; con tal que lleven sus papeles y carga en la forma debida, y que no den motivo á sospechas fundadas, por su fuga ó resistencia, ó por su variacion de rumbo, ó por otras señales de correspondencia que se advirtieren en la Plaza, ó en los Buques enemigos.

II.

Quando dichas Embarcaciones de Vandera neutral llevâren su carga ó destino á los Puertos ó Fondeaderos de la Costa de España en el Estrecho de Gibraltar, como son los de Algeciras, y Tarifa, deberán atravesarse sobre las gavias, y esperar á qualquier Vagel Español que dirigiendose á ellas las llamare con el cañon, y declarandole su destino, las comboyará el tal Vagel, previniendoles el modo de llegar quanto antes, y sin riesgos ni sospechas á dicho su destino, á que deberán arreglarse.

III.

Si los Vageles Españoles que cruzan en el Estrecho de Gibraltar, su entrada y salida, segun su estado, tiempo, lugar, y órdenes con que se hallaren, tubieren por conveniente comboyar las Embarcaciones neutrales que pasaren, aun de aquellas que deben navegar con inmediacion á la Costa de Africa, deberán dichas Embarcaciones recibir el Comboy,

sin resistirlo, separarse, ni dár motivo á sospechas; pero como pueden arribar en mucho número y distintas horas, con lo qual seria perjudicial á ellas mismas detenerlas para formar comboyes, y dificil escoltar á cada una separadamente; podrán conforme al artículo 1.° tomar el rumbo de la Costa de Africa, y seguirlo hasta que alguno de los Vageles Españoles que crucen, ó se hallaren apostados en el Estrecho, se les presente para comboyarlas fuera de la Plaza enemiga, su frente y circunferencia, á cuyo fin se detendrán, como va dicho, á las llamadas, y se arreglarán á las demás prevenciones de precaucion que se les hicieren, exhibiendo sus papeles, y permitiendo sin dificultad ni resistencia todo lo que está autorizado por los Tratados y costumbres universal de las Naciones, para asegurarse de la qualidad de la Embarcacion, sus legítimas Patentes, cargas, y destino.

IV.

Si las tales Embarcaciones con apariencia de neutrales, salieren de los Puertos y Surgideros situados en la misma Costa de Africa en el Estrecho de Gibraltar, su entrada y salida; serán reconocidas, y se procederá contra ellas segun la carga, y sospechas que se hallaren de dirigirse al socorro de la Plaza; supuesto que todas las que han salido de aquellos parages para dicho socorro, ha nusado, ó abusado á este fin, del Pavellon neutral.

V.

Quando las Embarcaciones de Vandera neutral no se arreglaren á las prevenciones antecedentes, ó alguna de ellas en sus respectivos casos, serán detenidas, llevadas á los Puertos, y reclaradas por de buena presa, con todos sus pertrechos y carga, solo por el hecho de conducir qualesquiera Víveres, ú otros efectos de los que se refieren en el Artículo XV. de la Ordenanza de Corso de primero de Julio de mil setecientos setenta y nueve, sin necesidad de otra justificacion. Y en caso de no conducir cosa alguna de las referidas, se averiguará con proceso formal el motivo dela contravencion y extravio, y se me dará cuenta por mi Secretario de Estado y del eDspacho de Marina, por el qual se comunicará mi Real resolucion.

VI.

Si además de la contravencion se hubiere verificado entrar en la Plaza, alguna de las Embarcaciones que usaren Vandera neutral, sin esperar atravesada, á la Española que la siga y llame con el cañon, ó se la alcanzáre en el rumbo que tomare para ella, extraviandose de la Costa de Africa, ó de los Comboyes, se la tratará en un todo como Embarcacion enemiga á su entrada, ó á su salida, conforme á las Leyes de la guerra, considerandola como buena presa, lleve la carga que llevare, y como verdaderos prisioneros á los de su tripulacion ó equipage; á cuyo fin, en tal caso, debe estimarse que la Vandera y Patentes son fingidas ó simuladas, y que la Embarcacion, su carga, y armamento pertenecen á enemigos, ó están adictos á su servicio, aunque bajo la simulacion ó pretexto de otra Vandera, Patente, y Nacion.

VII.

Las Embarcaciones de Vandera neutral que fueren visitadas ó reconocidas por los Vageles de mi Real Armada, ó de Corsarios, en otros Mares y Costas del Occeano y Mediterraneo, que no sean de la inmediacion del Estrecho de Gibraltar, no se edtendrán, ni conducirán á los Puertos, sino en los casos que permiten las Ordenanzas de Corso de primero de Julio de mil setecientos setenta y nueve; y no se hará á los Capitanes y Patrones la menor molestia ni vexacion, ni se les tomará cosa alguna, por pequeña que sea, bajo las penas de las mismas Ordenanzas, y de extender el castigo conforme al Artículo 19. de ellas hasta el de muerte, segun el caso lo pida.

VIII.

Si las Embarcaciones detenidas por mi Marina Real, ó Corsarios, arrojasen papeles al mar; y esto se justificare conforme á derecho, serán sólo por ese hecho, declaradas por de buena presa, en cuya forma se deben entender el Artículo 16, y otros de la Ordenanza de Corso que tratan de esta materia.

IX.

Quando en las Embarcaciones detenidas se pretendiese que hay efectos de enemigos, siempre que voluntariamente lo declararen asi los Capitanes y Patrones, se executará su transbordo, y se les pagará su flete sin detenerlas, ni interrumpir su navegacion, si esto fuese asequible, sin exponer los Buques con el alijo que deba hacerseles, dandoles el

Capitan que determine el alijo, un recibo de los efectos que tarnsborde, y en qué estado, y del importe de su flete hasta el parage de su destino, cuyo ajuste verá, pues constará en las polizas de cargamento y obligacion de conducirlos, para que en el primer Puerto donde lleguen se les satisfaga por el Ministro de Marina, avisando por la Via reservada de ella, para que si fuere por Corsario lo satisfagan los Armadores, y si por Buques de guerra, para las providencias que convengan: y en caso de ser necesario conducir tales Embarcaciones á algun Puerto para su descarga, se extenderá el abono del flete á los dias que se empleen en ella, y que sean absolutamente necesarios para que las Embarcaciones buelvan á emprender su viage; pero si tales Capitanes y Patrones ocultaren ó negaren la pertenencia á enemigos, se formará proceso, substanciará, y determinará en los Juzgados de Marina con apelaciones al Consejo de Guerra, declarando de buena presa dichos efectos, conforme á lo que practican los Tribunales Ingleses, siempre que conforme á derecho constáre ser de enemigos, sin abono de fletes, ni estarías, mediante la negativa ú ocultacion. y ser los Capitanes la causa de sus detenciones.

X.

Si en estos y otros casos fueren detenidas las Embarcaciones de amigos y neutrales, y conducidas á Puertos diferentes de sus destinos, contra las reglas expresadas, y sin haber dado justa causa á ello por sus rumbos, papeles, resistencias, fugas sospechosas, calidad de su carga, y demás legítimas razones fundadas en Tratados, y costumbre general de las Naciones, serán condenados los Corsarios que causaren la detencion, á la paga de estarías, y de todos los daños, perjuicios y costas causadas a la Embarcacion detenida, cuya condenacion ó absolucion se hará en las mismas sentencias en que se hicieren las declaraciones de buena ó mala presa, procediendo con la mayor brevedad, y en los términos privilegiados y sumarios que pide la naturaleza de estas causas, executándose baxo fianza las determinaciones, sean absolutorias ó condenatorias, como está prevenido á favor del Corso, sin perjuicio de las apelaciones; y si las Embarcaciones que hubieren causado el perjuicio fueren de mi Armada, darán cuenta inmediatamente las Juntas ó Jueces de Marina con justificacion y su dictámen, por la Secretaria del Despacho de ella, para que Yo resuelva la indemnizacion, y lo demás que corresponda para evitar y corregir el daño: en cuya forma se entenderán el Artículo 40 y siguientes de la mencionada última Ordenanza de Corso.

XI.

Las ventas de presas y de sus efectos de que tratan los Artículos 37, 44 y otros de la misma Ordenanza, se harán, no solo precediendo inventarios, y en presencia de los Capitanes ó Interesados, ó de los que de ellos tubieren poder legítimo, sino executando antes tasa formal por expertos, en que se expecifiquen los motivos de avería, ú otros que pudiere haber para los precios, su aumento, ó baxa; de modo que en todo tiempo conste el presupuesto del valor sobre que se procedió á las ventas, y el fraude ó lesion que pueda resultar de ellas.

Y para que esta mi Real declaracion se observe y cumpla exactamente en todas sus partes, Mando se publique en todos mis Puertos y Plazas marítimas de estos Reynos, y que los Comandantes Generales y Juntas de los Departamentos, Intendentes y Ministros de las Provincias de Marina, y sus Subdelegados, cada uno en su respectiva jurisdiccion y distrito, haga entregar ó entregue á los Comandantes de Buques de mi Real Armada ó de Particulares armados en Corso, copia de ella para su gobierno, firmada del infraescrito mi Secretario de Estado y del Despacho de Marina, executando por sí, y cuidando que se execute su contenido. Dado en el Pardo á trece de Marzo de mil setecientos y ochenta.=Yo EL REY=. D. Pedro de Castejon.

Es copia del Original.

Castejon.

18. ORDENANZA FRANCESA DE CORSO DE 28 DE MARZO DE 1778

Ordonnance du Roi, concernant les Prises faites par les Vaisseaux, Fregates & autres Bâtimens de Su Majesté. Du 28 Mars 1778. De par le Roi.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter les Ordonnances & Réglemens rendus par les Rois ses prédécesseurs, concernant les Prises faites en Mer par ses Vaisfeaux, Fregates & autres Bâtimens; Elle a reconnu que les Ordonnances les plus favorables avoient restreint la part qui revenoit aux Vaisseaux Preneurs dans le produit des Prises, à des gratifications pour les Bâtimens de guerre & au tiers feulement da produit de la vente, pour les Navires Marchands: Et voulant, en cas de guerre, deonner un nouveau morif d'émularios & d'encontagement aux Gens de Mer & Soldats composant les Equipages de ses Vaisseaux, Elle s'est déterminée à faire Pabandon en entier des Bâtimens de guerre & Confaires enlevés sur ser Ennemis, en faveur des Commandans, Etats-Majors & Equipages des Vaisseaux qui s'en fetont emparés; & à réserver soulement un tiers de la valeur des Navires Marchands & de leur cargaison, poar étre appliqué à la Caisse des Invalides de la Marine. En abandonnant ainsi aux Vaisseaux Preneurs, la valeur entiere des Bâtimens de guerre & les deux tiers du produir des Navires Marchands, Sa Majesté a voulu que l'augmentation qui résultera de ces nonvellos dispositions que sa biensaisance a destées, portâr principalement sur la partie du produit des Prises qui appartiendra aux Officiers-Mariniers, Matelors & Soldats employés sur ses Vaisseaux & autres Bâtimens: C'est dans certe vuc, qu'assurée du zele défînréressé des Officiers de la Marine, Elle n'a pas hésité, d'adopter una repartition conforme aux sentimens dont ils font animés, proportionnée aux besoins des Equipages & qui'será participer les familles des Gens de Mér à la récompense & au prix des services & de la valeur de leurs peres. En consequence, SA MAGESTÉ a ordenné & ordenne ce qui fuit:

ARTICLE PREMIER.

La valeut entiere des Vaisseaux de guerre & Corsaires pris sur les Ennemis, attribuée aux Officiers & Equipages des Vaisseaux Preneurs.

Tous les Vaisseaux, Frégates & autres Bâtimens de guerre, & rous Corfaires ennemis, qui seront pris par les Vaisseaux, Frégates & autres Bâtimens de Sa Majesté, enfeble les Canons, Armes, Munitions de guerre, Agrès, Apparaux, Vivres & dépendences des Bâtimens pris, ainsi que les Pierreries, Matiéres d'or & D'argent, Marchandises & autres effets faisant partie des cargaisons qui pourront se trouver sur lesdits Vaisseaux, Frégates, Bâtimens de guerre ou Corsaires, appartiendront en totalité aux Officiers & Equipages des Bâtimens Preneurs, Sa Majesté leur en faisant entiérement l'abandon.

II.

Les deux tiers de la valeur des Navires marchands pris, attribuée aux Officiers & Equipages; pautre tiers à la caissé des Invalides.

Nous Navires Marchands ennemis, ainsi que ceux dont les Commissions seroient en Guerre & Marchandises, pris par les Vaisseaux, Frégates & autres Bâtimens de Sa Majesté, appartiendront; savoir, la valeur des deux tiers, aux Officiers & aux Equipagés des Bâtimens Preneurs; & la valeur du tiers restant, á la Caisse des Invalides de la Marine, à laquelle Sa Majesté a sait abandon dudit tiers, aux charges portées par la présente Ordonnance.

III.

Prix payé par le Roi, pour les Vaisseaux & Frégates de guerre qu'il retiendra pour son service.

Lorsque Sa Majesté jugera à propos de retenir les Vaisseaux & Frégates ed guerre, y compris calles de vingt Canons, enlevés sur ses Ennemis, qui seront jugés pouvoir ètte employès utilement pour son service; le prix en sera payé aux Officiers & Equipages des Vaisseaux Preneurs, des deniers de la Caisse des Invalides, dans deux mois au plus, tard, sur le pied.

Savoir:

De Cing mille livres, pour chanque Canon monté sur affût, des Vaisseaux de 90 Canons & au-deffus.

De Quatre mille livres, pour ceux des Vaisseaux de 80, 74, 70 & 68 Canons.

De trois mille cing cents livres, pour ceus des Vaisseaux de 64, 60 & 50 Canons.

Et de trois mille livres pour ceux des Frégates.

Dans les prix ci-dessus fixés, seront compris, l'Artillerie, les Munitions de guerre & de bonche, les Agrès & Apparaux, & toutes les dépendences des Vaisseaux & Frégates de guerre, pris sur les ennemis; à l'exception des Marieres d'or, d'argent, Pierreries & autres marchandises faisant partie des cargaisons qui pourront se trouver à bord desdits Bâtimens, lesquelles appartiendront en entier aux Officiers & Equipages des Vaisseaux Preneurs, indépendamment du prix payé par le Roi pout la valeur des Bâtimens.

IV.

Les Bâtimens de guerre, autres que les Vaisseaux & Frégates, ainsi que les Corsaires & les Navires marchands, retenus pour le service, feront estimens par Expers & payés par le Roi.

Sa Majesté pourra pareillement faire retenir pour son service, rous autres Bâtimens de guerre, Corsaires & Navires Marchands ennemis, pris par ses Vaisseaux, ainsi que les Canons, Armes, Agrès, Apparaux, Vivres & autres Munitions ou Marchandises, en tout ou en partie, qui se trouveront à bord desdits Bâtimens, & qui prourrout être employés pour le service de ses Arsenaux. Le prix en sera payé dans le terme de deux mois, des fonds de la Marine, sur l'estimation qui en sera faite par les Commissaires nommés par le Conseil de Marine, établi par l'Ordonnance du 27 Septembre 1776, si la Prise est amenée dans un des rrois Ports de Brest, Toulon, & Rochefort; & par les Officiers des Ports, Constructeurs & Experts, si elle a été conduite dans un autre Port du Royaume ou des Colonies.

V.

Tout ce qui ne sera pas retenu pour le service du Roi, sera vendu en la maniere accoutumbée.

Tout ce qui no sera pas retenu pour le service de Sa Majesté, será vendu en la maniere accoutumée, même sans attendre le Jugement de confiscation pour les Prises qui ne paroîtront pas susceptibles de contestacion; & tous frais de procedures, garde, magasinage & autres, ainsi que les six deniers pour livre, attribués à la Caisse des Invailides de la Marine, feront prèlevès sur le produit des évaluations, estimations & ventes.

VI.

Gratificacions pour les Vaisseaux Bâtimens de guerre & Corsaires ennemis, coulés bas, brûlés ou autrement détruits par les Vaisseaux de Sa Majesté.

A Pégard des Vaisseaux, Frégates & autres Bâtimens de guerre, ainsi que des Corsaires particuliers ennemis, qui seront coulés bas, brûnés, ou autrement dérriuts, par les Vaisseaux, Frégates & autres Bâtimens de Sa Majesté; ce qui aura pu être des Eqipages, sera amené dans les Ports du Royaume ou ceux des Coolnies appartenantes à Sa Majesté: Et, sur la preuve authentique qui en sera rapportée, il sera payé des deniers de la Caisse des Invalides, aux Officiers & Equipages des Vaisseaux & Bâtimens qui les auront détriuts.

Savoir:

Huit cent livres, pour chaque Canon monté sur affût, des Vaisseaux de ligne Ennemis:

Six cent livres, pour chaque Canon des Frégates & auters Bâtimens de guerre:

Et Quatre cents livres, pour chaque Canon des Corsaires particuliers.

VII.

Répartition du produit des prises, entre les Officiers & les Equipages: un tiers aux Officiers deux tiers aux Equipages.

Le produit des Prises & des gratifications revenant, foit à des armées navales, Escadres ou Divisions, soit à un Vaisseaux ou autre Bâtimens de Sa Majesté, ayant une destination particulière, sera partage.

Savoir:

Un tiers entre les Officiers géneraux, les Commandans des Vaisseaux, Frégates & autres Bâtimens, & les Officier & autres persones composant les Etats-Mejors:

Et les deux tiers restant, entre les Equipages.

VIII.

Répartition du tiers du produir des prises, appartenaut aux Officiers.

Le tiers attribué aux Officiers Généraux, Commandans & Etats-Majors, refera, dans tous les cas, qu'une seule masse, dans laquelle tous les Officiers d'une Armée Navale, Escadre ou ceux d'un Vaisseau ou autre Bâtimens ayant une destination particuliere, auront les parts réglées ci-après pour leur grade, sans avoit égard à la force des Bâtimens.

Savoir:

Le Vice-Almiral		Trente parts.
Le Lieutenant-Général.	Commandant en Chef......	Vingt.
	S'il ne commande pas en Chef	Quinze.
Le Chef-d'Escadre......	Commandant en Chef......	Quinze.
	S'il ne commande pas en Chef	Dix.
Le Capitaine de Pavillon d'un Officier Géneral......		Cinq.
Le Capitaine de Vaisseau	Commandant un Vaisseau.	Cinq.
	Commandant une Frégate.	Trois & demie.
	Employé en second ou antrement	Deux.
Le Lieutenant de Vaisseau	Commondant une Frégate ou autre Bâtimens........	Deux.
	Ne commandant pas........	Une.
Le Capitaine de Brûlot, l'Enseigne de Vaisseau & le Lieutenant de Frégate.............	Commandant un Bâtimens	Une.
	Ne commandant pas........	Une demi-part.
Le Capitaine de Flûte.	Commandant un Bâtimens	Une demi-part.
	Ne commandant pas........	Un quart de part.
L'Aumônier		Un quart de part.
Le Chirurgien-Major		Un quart de part.

Le Garde du Pavillon ou de la Marine.		A chacun un huitieme de part.
Le Garçon-Major, Le Porte-Drapeau	Des Troupes de la Marine	

Les Officiers qui auront été avancés pendant une Campagne, n'auront, jusqu'à la sin de la Campagne, que les parts attribuées ci-dessus à leur premier grade.

IX.

Répartition des deux tiers du produit des prises, apparrenant aux Equipages.

Les deux tiers appartenans aux Equipages, seront répattis comme il suit:

Savoir:

Au Fourrier du Corps-Royal d'Infanterie de la Marine, saisant fonetion de Capitaine D'Armes	A chacun quatre parts.
Aux premiers Maîtres-d'Equipages................	
Aux premiers Pilotes..................................	
Aux premiers Maîtres-Canonniers................	
Au prémier Secrètaire de l'Officier chagé du Détail général, sur le Vaisseau monté par un Officier général commandant en chef....	

Aux Sergens du Corps-Royal d'Infanterie de la Marine..	A chacun Trois parts.
Aux premiers Maître-Charpentiers...............	
Aux premiers Maître-Calfats........................	
Aux premiers Maîtres-Voiliers......................	
Aux seconds Maîtres-d'Equipages................	
Aux seconds Pilotes....................................	
Aux seconds Maîtres-Canonniers..................	
Aux Pilotes-Côtiers.....................................	
Aux seconds Chirurgiens..............................	
Aux Secrétaires des Officiers chargés du Détail	

Aux seconds Maîtres-Charpentiers...............	A chacun Deux parts & demie.
Aux seconds Maîtres-Calfats.........................	
Aux seconds Maîtres-Voiliers.......................	
Aux Contre-Maîtres.....................................	
Aux Bossemans...	

Aux Caporaux du Corps-Royal d'Infanterie de la Marine..........	A chacun Deux parts.
Aux Quartiers-Maîtres..........	
Aux Patrons de Chaloupe..........	
Aux Patrons de Canot..........	
Aux Aide-Pilotes..........	
Aux Aide-Canonniers..........	
Aux Aide Charpentiers..........	
Aux Aide-Calfats..........	
Aux Aide-Voiliers..........	
Aux Aide-Chirurgiens..........	
Aux Apothicaires..........	
Aux Maîtres-Armuriers..........	

Aux Appointés de Corps-Royal d'Infanterie de la Marine..........	A chacun Une part & demiè.
Aux Timoniers..........	
Aux Gabiers..........	
Aux Cominis du Munitionnaire, Maîtres-valets Tonneliers, Bouchers, Boudangers & Coqs.	
Et à tous autres Officiers-non-Mariniers, jonissant ed la ration & demie..........	

A chaque Volontaire-navigateur des deux Classes	Une part.
A chaque Matelot..........	
A chaque Soldar, Tambour & Musicien..........	Trois quarts de parts
A chaque Novice..........	
A chaque Domestique..........	Une demi-parts.
A chaque Mousse..........	

X.

Parts dans le produit des prises pour les Officiers & les troupes de terre embarqués.

Les Officiers des Troupes de tetre embarqués sur des Vaisseaux Bâtimens de Sa Majesté, ou sur des Bâtimens de transport, fréres pour le compre du Roi, & armés en guerre, auront part aux Prises selon leurs grades correspondans avec ceux de la Marine; & les bas Officiers & Soldats des mêmes Troupes seront traités comme ceux Corps Royal d'Infanterie de la Marine.

XI.

Parts dans le produit des prises, pour les Capitaines, Lieurenans & Equipages des Navires de transport, frétés pour de Roi & armés.

Les Equipages des Bâtimens marchands employés à la suite des Escadres, frétés, pour le compte de Sa Majesté, armés en guerre, & dont les Capitaines seront pourvus, pour le voyage, d'ún Brevet d'un grade quelconque dans la Marine, aurontpareillement part aux Prises.

Savoir:

Dans le tiers appartenant aux Officiers:

Le Capitaine..........	Une demi-part.

Et dans les deux tiers attribués aux Equipages:

Le second Capitaine..........	Quatre parts.
Chaque Lieutenant..........	Trois parts.
Chaque Officier-Marinier..........	Deux parts.
Chaque Matelot..........	Une part.
Chaque Novice..........	Trois quarts de part.
Chaque Mousse..........	Une demi-parts.

XII.

Cas de Détachement d'une Armée navale mouillée dans un port.

Lorsqu'une Armée navale ou Escadre sera à l'ancre dans un Port; s'il en est détaché, pour établir des croisieres, une Escadre ou Division, & que ce Détachement fasse des Prises; le tiers dans la part du produit abandonné par le Roi à ses Officiers & Equipages, & dans les gratifications, sera dévolu de droit aux Vaisseaux détaches, sans partage avec le reste de l'Amée ou Escadre; & les deux autres tiers seront remis á la masse générale du produit des Prises, pour être partagés, tant entre les Vaisseaux qui avoint été dé tachés, qu'entre ceux qui étoient restés à l'ancre; mais le produit des Bâtimens qui seront pris

par quelque Détachement de l'Armée navale ou Escadre, en pleine mer, soit par une fuite de chasse ou autrement, appartiendra en commun à Parmée navael ou Escadre, conformément aux articles 1er, 2 & 7; sans aucune distraction en saveur des Vaisseaux qui auront fait lesdites Prises.

XIII.

Les Corsaires requis de se joindre aux Vaisseaux de Sa Majesté, auront part aux prises & dans quelle proportion.

Lorsque les Corsaires ou Armeteurs particuliers auront été requis par les Commandans des Escadres, Vaisseaux ou Frégates de Sa Majesté, de sortir avec eux des Ports, ou de lespoindre à la mer; dans ce cas seulement, lesdits Corsaires participeront au produit des Prises & aux gratifications, pendant le remps qu'ils seront attachés à l'Escadre; & leur part sera fixéesuivant le nombre de leurs Canons montés sur affuts, sans avoir égard à leurs calibres, ni à la force des Equipages, & proportionnément au nombre des Canons des Vaisseaux & autres Bâtimens de Sa Majesté, aver lesquels ils autont sait effectivament lesdites Prises: de que si, par exemple, le Corsaire étoit de lo Canons, & que la Division des Vaisseaux du Roi sur composée d'un Vaisseau de 74 Canons, d'un de 64 & d'une Frégate de 30; il seroit fait cent quatro-vingt-huit parts, desquelles cent foixante-huit appartiendroient à la Division, & les vingt autres restantes, seroient abandonées au Corsaire.

Dans le cas où lesdits Vaisseaux & autres Bâtimens de Sa Majesté auroient été détachés d'une Armée navale ou Escadre mouillé dans un Port; la part qui reviendra auxdits Corsaires sera réglée comme si les Vaisseaux détachés formoient á eux seuls une Escadre particuliere, sans avoir égard aux Vaisseaux qui, étant restés à l'ancre, n'auroient pas contribué à la Prise; & la part qui reviendra aux vaisseaux de Sa Majesté sera partagée entr'eux, conformement à l'article 12.

XIV.

Dans quel casles prises faites par des Corsaires leut appartiendront en totalité, quoique faites à vue la des vaisseaux de Sa Majesté.

Dans tous les cas où lesdits Corsaires particuliers, n'ayant point éré requis de se joindre aux Vaisseaux de Sa Majesté seront des Pri-

ses à la vue desdits Vaisseaux; ces prises appartiendront en totalité auxdits Corsaires qui, de letir côté, ne seront admis à ancun partage dans les Prises que les Vaisseaux de Sa Majesté pourroient faire á leur vue.

XV.

Gratifications & demi solde aux Officiers mariniers & Matelors blessés. Gratifications aux veuvés & aux ensans des Gens de mer tués dans les combats.

Sa Majesté voulant pourvoir au fort des blesses & à celui des veuves & enfans des Gens de mer, tués dans les combats, ordenne, qu'au retour de chaque Campagne, il sera arrêté par les Confeils de Marine, établis dans les Ports, un Etat des gratifications qu'il conviendra d'accorder á ceux qui auront été blessés dans les combats, selon de gente de leurs blessures, ainsi qu'aux veuves & ensans de ceux qui auront éte tués ou qui seront morts de leurs blessures; independamment des demi-foldes ou pensions qui seront accordées, tant aux blessés qui, par la fuite de leurs blessure, seront estropiés & hors d'état de servir, qu'aux veuves dont la situation exigera ce seronts.

XVI.

Comptabilité de la Caisse des Invalides relativament aux Prises.

Le Trésoier des invalides de la Marine sera Recette particuliere du Tiers du produit des Navires marchands pris sur les ennemis, dont Sa Majesté a sait l'abandon à la Caisse desdits Invalides & Dépense particuliere des sommes que ladite Caisse sera tenue de paver, tant pour les evaluations & gratifications portées par les articles 3, 6 & 15, que pour les gratifications extraordinaires que Sa Majesté se reserve d'acorder pour les actions qui seront de nature à meriter des récompenses particulieres.

XVII.

Injonction de se conformer à ce qui est prescrit par les Ordonnances sur les fait des l'rises, notammnet par celle du 8 Janvier 1760.

Enjoint Sa Majesté aux Commandans de ses Vaisseaux & autres Officiers de sa Marine, de se conformer exactement à tout ce qui est

prescrit par les disferentes Ordonnances sut les sait des Prises: & notamment par calle du 3 janvier 1760 qui leur ordonne, ainsi qu à ceux qui seront détachés pour amariner des Prises, d'en faire, dans les vingt-cuatre heures, aux Greffes des Amirautes des Ports ou ils les conduiront, une Declaration en forme & cit constanciée, sous peine contre ceux desdits Officiers qui ne déclareront pas les Vaisseaux ou autres Bâtimens en presence desquels les Prises auront été faires, d'être privé de la paro qui leur en reviendra.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monsieur le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux Vice-amiraux, Liquetenans Genéraux Chefs d'Escadre, Capitaines & autres Officiers de ses Vaisseaux commandans ses Vaisseaux, Frégates & autres Bâtimens; aux Commandans des Ports; aux Intendans de la Marine, Commissaires généraux des Ports & Arsenaux, Ordonnanteurs; aux Officiers des Siéges d'Amirauté, & á tous autres qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en droit foi, à l'exécution de la présente Ordonnance.

Fair à Versailles, le vingt-huit Mars mil sept cent foixante-dix-huit.

Signé *Louis*. Et plus bas, *De Sartine*.

LE DUC DE PENTHIEVRE, AMIRAL DE FRANCE,

Gouverneur & Lieutenant général pour le Roi en sa Province de Bretagne.

Vu l'Ordonnance du Roi, ci-dessus & des autres parts, á nous adressée: MANDONS à tous ceux sur qui notre pouvoir s'etend, de l'exécuter & faire exécuter, chacun en droit foi, selon sa forme & teneur; Ordonnos aux Officiers des Amirautés de s'y conformer en ce qui les concerne, & de la faire enregistrer aux Gresses de leurs Siéges, FAIT à Anet le quatre Mai mil sept cent soixante dix-huit. Signé L. J. M. *De Bourbon*.

Et plus bas, Par Son Altesse Sérénissime.

Signé *De Grandbourg*.

Sur l'Imprimé a PARIS.

A MARSEILLE, chez Jean Mossy, Imprimeur du Roi, de la Marine & Libraire au Parc, 1778.

19. ORDENANZA ESPAÑOLA DE 1801 Y SUS ADICIONES

Los requisitos y formalidades necesarias para armar un buque en corso estaban determinadas en la legislación española a lo largo del texto jurídico de las Ordenanzas de 20 de junio de 1801—ya comentadas y analizadas en el capítulo II de esta obra—, que estuvo vigente hasta el momento de la ratificación de la Declaración parisina de 1856, entrado ya el siglo actual como luego veremos, y en las Ordenanzas de Matrículas de Mar de 1802, que veremos en el apartado siguiente.

El texto completo de la Ordenanza citada en primer lugar, o sea la de 1801, es como sigue:

"El Rey.—Los paternales cuidados con que siempre he procurado el bien de mis vasallos; la justa satisfacción que exige el decoro de mi Corona, y el sincero deseo de procurar por todos los medios posibles que cesen los funestos desórdenes que produce en la Europa una guerra larga y sanguinaria, me obligan, contra mi natural inclinación a la paz, el más constante anhelo de mantener la mejor armonía con los príncipes mis vecinos, a tomar parte en la que sólo tiene por objeto coadyuvar a los ocultos fines de una nación tan orgullosa como obstinada en sostener a toda costa su prepotencia marítima, valiéndome para ello de cuantos medios dicta la experiencia, y siendo uno de éstos la conservación de los bienes de mis súbditos, cuya navegación y comercio se verá expuesta a los insultos de los armamentos y corsarios enemigos, he tenido por conveniente usar le igual arbitrio, promoviendo y fomentando el corso particular en todos los mares, y auxiliando a todos y a cualesquiera individuos que se hallen establecidos en mis dominios para que puedan hacerlo bajo aquellas leyes qeu autorizan el derecho común y las costumbres recibidas entre las naciones cultas, que en las actuales circunstancias reduzco a una Ordenanza cuyos artículos son los siguientes:

Recurso que deberán hacer los que quieran armar en corso.—Artículo 1.º El vasallo mío que quisiere armar en corso contra enemigos de mi Corona ha de recurrir al Comandante militar de Marina de la provincia donde pretendiere armar para obtener permiso con patente

formal que le habilite a este fin, explicando en la instancia la clase de embarcación que tuviese destinada, su porte, armas, pertrechos y gente de dotación, así como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta y puntual observancia de cuanto en esta Ordenanza se previene de no cometer hostilidad ni ocasionar daño a mis vasallos ni a los de otros Príncipes o Estados que no tengan guerra con mi Corona. Satisfecho el mi Comandante de las fianzas, que por mayor suma se fijarán en 60.000 rs. vn., y que a prudente juicio pueden moderarse con respecto a la entidad de la embarcación corsaria, le entregará la patente, y no teniéndola, la pedirá para hacerlo al Capitán general del Departamento, o bien a mi Secretario del despacho de Marina, según las órdenes con que se halle.

Auxilios que les franquearán los Comandantes militares de Marina de los puertos.—Art. 2.° Concedido el permiso para armar en corso, facilitará el Comandante militar de Marina la pronta habilitación del buque por todos los medios que dependan de sus facultades, consintiéndole que reciba toda la gente que quisiere, a reserva de la que estuviere embargada para mi servicio, o actualmente en él, con prevención de que sólo pueda llevar la cuarta parte de la matriculada, y que las otras tres sean de individuos hábiles y bien dispuestos para el manejo de las armas. Concluída la habilitación, entregará al Capitán copia de esta Ordenanza y de las prevenciones que se comunicaren por la vía reservada de Marina sobre el modo como deba comportarse en algunos casos con las embarcaciones neutrales, especialmente con las de las naciones cuyas banderas gozaren de inmunidades o privilegios fundados en los Tratados o Convenios hechos con ellas para su puntual observancia en la parte que le tocare.

Art. 3.° Para el más pronto apresto de los tales armamentos, es mi voluntad que si los armadores y corsarios pidieren artillería, armas, pólvora y otras municiones, por no hallarals en otros parajes, se les franqueen de mis arsenales y almacenes a costo y costas, con tal que no hagan falta para los bajeles de mi Armada, y que si no pudieren pagar al contado se les conceda un plazo de seis meses para satisfacer su importe, haciendo antes constar la existencia del buque, y todo lo demás preciso para su habilitación, y dando fianza competente del valor de las municiones que se les suministren. Si concluído su corso, o el referido plazo, las devolviesen en todo o en parte, se recibirán sin cargarles más que las que hubieren consumido, y si naufragare o fuere apresada la embarcación, quedarán libres de responsabilidad y de la fianza, presentando justificación que no deje duda de la pérdida o apresamiento.

Fuerza y gracia que se conceden a los que se emplean en el corso.—Artículo 4.° Se reputarán los servicios que hicieren los jefes y cabos de dichas embarcaciones durante el tiempo que se dediquen al corso, como si los ejecutasen en mi Real Armada, y a los que sobresalieren en acciones señaladas se les concederán recompensas particulares, como son privilegios de nobleza, pensiones, empleos y grados militares, según la fuerza de los bajeles de guerra o corsarios enemigos que apresaren, y la naturaleza de los combates que sostuvieren.

Art. 5.° La gente ed la tripulación de las propias embarcaciones que no fueren matriculada gozará el fuero de Marina mientras estuviere sirviendo en ellas, y podrá usar a bordo solamente de pistolas y otras armas propias de su ejercicio.

Art. 6.° Los individuos de dichas tripulaciones corsarias que por heridas recibidas en sus combates quedaren inválidos, serán atendidos para el goce de ellos conforme a las propuestas que los Capitanes y Comandantes de los buques harán al propio fin a los Capitanes generales de los respectivos Departamentos, que las pasarán a mi noticia con expresión de las circunstancias de los interesados y del asiento que tuvieren formado en las contadurías de Marina, si son matriculados, o de la clase en que servían para el corso, si no lo fueren, y también concederé pensiones a las viudas de muertos en semejantes combates.

Premios que se les señala por las presas y prisioneros que hicieren.—Artículo 7.° Para mayor estímulo de los que se emplearen en hacer el corso, mando: Que además de las embarcaciones apresadas, sus aparejos, pertrechos, artillería y carga, que entreamente han de percibir, se les abone por la Tesorería de Marina del Departamento respectivo las gratificaciones siguientes:

	Rs. vn.
Por cada cañón del calibre de 12, o mayor, tomado en bajeles de guerra enemigo	1.200
Por cada cañón de 4 a 12 idem	800
Por cada prisionero hecho en los buques de guerra	200
Si las embarcaciones fueren corsarias, por cada cañón de a 12 o mayor calibre	900
En las mismas, por cada uno de 4 a 12	600
Por cada prisionero	160
En los bajeles mercantes, por cada cañón de a 12 o mayor calibre	600
Por cada uno desde 4 a 12	400
Por cada prisionero	120

Art. 8.° Estas gratificaciones se aumentarán una cuarta parte siempre que el bajel de guerra o corsario enemigo haya sido apresado al abordaje o tuviere mayor número de cañones que el corsario apresador, y también cuando concurra una de estas circunstancias en el combate y ser el buque enemigo armado en guerra y mercancía.

Art. 9.° Para el abono de prisioneros se hará la cuenta por el número efectivo de hombres que existían antes de empezar el combate, justificándolo por el rol o lista del equipaje, y por las declaraciones del Capitán y demás individuos de la embarcación apresada, y por el inventario de pertrechos se acreditará el número y calibres de los cañones tomados.

Art. 10. Del total valor que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra se harán dos porciones: la una, de dos quintos, para la tripulación y guarnición, y la otra, de dos quintos, para la oficialidad. Y mando que a ningún individuo, sea de Marina o de otro Cuerpo que se halle embarcado de transporte o de pasaje en los citados buques al tiempo del apresamiento, se le incluya bajo pretexto alguno en el reparto; pero será obligación del Comandante del bajel el dar cuenta al Jefe de Marina del paraje en donde se haga la distribución de la presa si algún individuo de los embarcados de transporte o pasaje ha contraído mérito muy distinguido en la acción, para que si le pareciere justo mande se le dé la parte de presa correspondiente a su clase como si hubiese sido de la dotación del buque.

Juzgados a que estarán sujetas las causas de los apresamientos.—Artículo 11. El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren o remitieren a los puertos pertenecerán privativa y absolutamente a los Comandantes de Marina de las provincias, con asistencia de sus asesores; e inhibición de los Capitanes y Comandantes generales de los provincias, Audiencias, Intendentes de Ejército, Corregidores y Justicias ordinarias, a quienes prohibo toda intervención directa o indirecta sobre esta materia. Pero en lo relativo a buques enemigos, que por temporal u otro accidente se rindan a castillo, torre, fortaleza o destacamento de las costas, conocerá el Gobernador o Comandante militar de la jurisdicción del distrito, bajo las reglas que se prescriben en esta Ordenanza.

Art. 12. Si las presas fueren conducidas a la capital del Departamento, conocerá de ellas y de todas sus incidencias la Junta establecida en él, con asistencia del auditor; y si hubiere discordia, remitirá los autos a mi Consejo de guerra con noticias de las partes.

Cómo se procederá por dichos Juzgados y sus Comandantes en estas causas y su responsabilidad.—Art. 13. Luego que la presa haya sido conducida a puerto, y con preferencia a toda otra diligencia (con asistencia de su asesor, y si fuere necesario con la de un intérprete de al lengua o nación a quien pertenezca), los papeles que se hubieren encontrado en ella, y fueren presentados por el apresador, así como si ha arreglado éste su conducta a lo prevenido en el artículo 41 de esta Ordenanza, para acreditar debidamente la identidad de tales documentos. No hallando cumplida en esta parte la disposición del artículo, impondrá al corsario por la primera vez la multa de 200 ducados, aplicados al Real Fisco, y por la segunda le recogerá la patente, declarándole inhábil para hacer el corso. Verificado este examen, podrá oír en sumario a las partes sobre los cargos que puedan hacerse recíprocamente, y en su consecuencia declarará dicho Comandante, con parecer de su asesor, dentro de veinticuatro horas, o antes si fuere posible, si es buena o mala presa, o si hay o no lugar para su detención con arreglo a los artículos de esta Ordenanza. Si se ofreciera alguna duda o reparo que obligase a suspender o retardar esta declaración, podrá dilatarse el tiempo preciso para las diligencias o averiguaciones que convenga practicar, por no faltar cosa alguna a la escrupulosa atención con que debe procederse al referido examen. (Véase Real orden de 16 de julio de 1805 sobre que los Tribunales de Marina procedan sin dilación a examen y decisinó de las causas de presa sin dar lugar a quejas ni perjuicios.)

Art. 14. Resultando de dicho examen no ser legítima la presa, o no haber lugar para su detención, se pondrá "incontinenti" en libertad sin causarle el menor gasto, pues es mi voluntad que no se la cobre derecho alguno de ancoraje, visita de Sanidad ni demás a que pudieran estar sujetos los demás buques de comercio. Y si bajo de éste u otro pretexto se la detuviere más tiempo, serán de cargo de los causantes de esta nueva detención los daños y perjuicios que resultaren a los propietarios.

Art. 15. Si el corsario apresador no estuviere satisfecho de la declaración del Comandante militar de la provincia y quisiere seguir la instancia se le admitirá la demanda precediendo la competente fianza, que deberá dar a satisfacción del Capitán apresado antes de comenzar los autos, para responder a éste de los daños y perjuicios que por razón de estadías, averías y deterioración del buque y de la carga, pérdida de tiempo y fletes y demás ocurrencias, reclamare contra dicho apresador, después de confirmada la primer sentencia dada sumariamente en vista de los papeles recogidos. Estos perjuicios, con las costas del proceso, los deberá pagar este último al Capitán apresado antes de su salida del puerto, y si no se hallare en estado de hacer dicho

pago se recurrirá a la fianza o al fiador que hubiese dado, obligándole a lo mismo, sin otra formalidad ni espera, con todo el rigor de las leyes. Los Comandantes militares de Marina de las provincias y sus asesores serán responsables de la falta de cumplimiento de lo prevenido en este artículo y en los anteriores, y lo mismo se entenderá con las Juntas de los Departamentos, cuyos auditores deberán responder principalmente de las providencias que en esta parte tomaren a consulta suya las propias Juntas.

Art. 16. En caso que por dicha sentencia sumaria se declare ser legítima la presa, se procederá desde luego a justificar legalmente las causas que intervinieron para hacerla, oyendo a las partes en juicio contradictorio, el cual se ha de sustanciar y determinar en el preciso término de quince días, sin admitir bajo ningún pretexto las pruebas de nuevos papeles ni documentos, que sin embargo de hallarse expresamente prohibidos por Ordenanzas, se han introducido a veces en estos juicios bajo el espacioso título de comprobantes.

Apelación al Supremo Consejo de la Guerra de las sentencias de los Juzgados de Marina.—Art. 17. De las sentencias de los Comandantes militares de los puertos, podrán apelar las partes a la Junta del Departamento, y de ella a mi Consejo de la Guerra, o bien a este mismo Tribunal en derechura, según más les conviniere, y lo mismo podrán practicar en apelación de las sentencias en primera instancia de la Junta del Departamento. Pero de las que se cumplieren en el primer Juzgado sin apelación, dará el Comandante puntual noticia a la Junta por medio del Capitán general, con remisión de los autos en que las hubiere fundado, para que se archive todo en la Contaduría del Departamento.

Penas contra los empleados que reciban estipendio en juicio de presas.—Art. 18. Ningún individuo que goce sueldo por Marina ha de exigir estipnedio o contribución por las diligencias en que se hubiere empleado en el juzgado de presas, y se les prohibe se adjudiquen o apropien mercaderías u otros efectos de ellas so pena de confiscación y de privación de empleo.

Facultades de los corsarios y conducta que deberán observar con las embarcaciones de comercio y otras que se encuentren en la mar y penas contra los excesos que se cometieren con ellas y sus tripulantes.—Artículo 19. Los bajeles armados en corso podrán reconocer las embarcaciones de comercio de cualquiera nación, obligándolas a que manifiesten sus patentes y pasaportes, escrituras de pertenencia y contratas de fletamento, con los diarios de navegación y roles o listas de las tripulaciones y pasajeros. Esta averiguación se ejecutará sin usar de violencias ni ocasionar perjuicios o atrasos considerables a las embarcaciones, pasando a reconocerlas a su bordo, o haciendo venir al patrón o al Capitán con los papeles expresados, los cuales se examinarán con cuidado por el Capitán del corsario o por el intérprete que llevare a su bordo para estos casos, y no habiendo causa para detenerlas más tiempo se les dejará continuar libremente su navegación. Si alguno resistiere sujetarse a este regular examen podrá obligarle por la fuerza; pero en ningún caso podrán los Oficiales e individuos de las tripulaciones de los corsarios exigir contribución alguna de los Capitanes, marineros y pasajeros de las embarcaciones que reconozcan, ni hacerles, o permitir que les hagan, extorsión o violencia de cualquier clase, so pena de ser castigados ejemplarmente, extendiendo el castigo hasta la de muerte, según la gravedad de los casos.

Art. 20. Si por el examen de los papeles referidos u otros que se le presentaren resultare alguna sospecha de pertenecer a enemigos la embarcación o su carga, o de componerse ésta de algunos géneros prohibidos de que se hará mención más adelante, o bien si por falta de intérprete o de alguna persona que entienda el contenido de dichos papeles no pudiese hacer el examen de ellos, como se previene en el artículo anterior, podrá el corsario conducir al embarcacinó al puerto más cercano, donde no se la detendrá sino el tiempo preciso para dicho examen y averiguación en la forma prescrita en el artículo 13 de esta Ordenanza.

Cuáles embarcaciones dejarán navegar libremente sin la menor detención y penas contra los contraventores.—Art. 21. Se dejarán navegar libremente, y sin la menor detención, a las embarcaciones cuyos Capitanes presentaren de buena fe todos sus papeles y constare por ellos la propiedad neutral de las mismas y de sus cargas, aunque sean destinadas para puertos enemigos, con tal que éstos no estén bloqueados y que aquéllas no conduzcan géneros prohibidos o reputados de contrabando, y con tal que los enemigos observen la misma conducta con los buques y efectos neutros.

Art. 22. Si en estos y otros casos fueren detenidas las embarcaciones pertenecientes a vasallos míos, o naciones aliadas y neutrales, y conducidas a puertos diferentes de sus destinos contra las reglas expresadas, y sin haber dado justa causa a ello por sus rumbos, papeles, resistencias, fugas sospechosas, calidad de sus cargas y demás legítimas razones fundadas en Tratados y costumbre general de las naciones, serán condenados los corsarios que causaren la detención a la paga de este día y de todos los daños, perjuicios y costas causadas a la embarcación detenida con arreglo a los artículos 14 y 15 de esta Orde-

nanza; y si los bajeles que hubieren causado el daño fueren de mi Armada darán cuenta inmediatamente las Junats o Jueces de Marina, con justificación y su dictamen, por la Secretaría del despacho de ella, para que Yo resuelva la indemnización y lo demás que corresponda para corregir el daño y evitarlo en lo futuro.

Qué buques deberán considerarse como sospechosos y ser conducidos a los puertos para su examen.—Art. 23. Deberá ser detenida toda embarcación de fábrica enemiga, o que hubiese pertenecido a enemigos, como el Capitán o maestre no manifieste escritura auténtica que asegure la propiedad neutral. También se edtendrá el buque cuyo dueño o Capitán que le mande fuere de nación enemiga, conduciéndole a puertos de mis dominios para que se reconozca si debe o no darse por buena presa, en cumplimiento de las órdenes qua est efn hubiere Yo expedido.

Art. 24. Igualmente se detendrá toda embarcación que con destino lleve a su bordo Oficiales de guerra enemigos, maestre, sobrecargo, administrador o mercader ed nación enemiga, o que de ella se componga más de la tercera parte de su tripulación, a fin de que en el puerto a que sea conducida se examine los motivos que obligaron a servirse de esta gente, y según ellos y las órdenes dadas, se determine lo que deba practicarse.

Art. 25. Las embarcaciones en cuyo bordo se hallasen géneros, mercaderías y efectos pertenecientes al enemigo, se conducirán de la misma suerte a puerto de mis dominios y se detendrán en él hasta que se haga constar que no niegan la inmunidad, y que antes bien la observan los mismos enemigos a quienes perteneciesen los efectos detenidos; pero si no lo justificasen serán declarados de buena presa y se dejarán libres todos los demás que pudiese haber en el mismo buque de pertenencia neutra.

(Por Real orden de 20 de mayo de 1806 se declaró que los buques americanos sean exceptuados de los que prescriben estos artículos por regla general. Y por otra de 24 de agosto de 1805 se declara que el artículo 15 del Tratado con los Estados Unidos asegura la libertad de las mercancías en sus buques aunque pertenezcan a los enemigos.)

Art. 26. Cuando los Capitanes de las embarcaciones en que se hallaren algunos efectos de enemigos declaren de buen fe que lo son, se ejecutará su trasbordo sin interrumpir su navegación ni detenerlos más tiempo que el necesario, permitiéndole la seguridad de la embarcación, y en el expresado caso se dará a dichos Capitanes recibo de los efectos que se transborden, explicando en él todas las circunstancias que ocurran, y no pudiéndose pagarles en efectivo el flete que les corresponda por dichos efectos hasta el paraje de su destino, con arreglo a los conocimientos o las contratas de fletamento, se les firmará un pagaré o libranza de su importe a cargo del armador o dueño del corsario, que estará obligado a satisfacerle a su presentación. Si el buque apresador fuese de mi eRal Armada, la libranza por el importe del flete se hará contra el Intendente del Deaprtamento a quien correspondiere, y dando este aviso de ello por la vía reservada de Marina, se tomarán las providencias que convengan para su pago; pero si se verificase que dichos efectos pertenecen e enemigos de mi Corona, según lo que resultase del proceso que se formará y substanciará en la manera acostumbrada en los Juzgados de Marina, quedarán declarados por de buena presa.

Cuáles se han de considerar de buena presa.—Art. 27. Las embarcaciones que se encontraren navegando sin patente legítima de Príncipe, República o Estado que tenga facultad de expedirla serán detenidas, así como las que pelearen con otra bandera que la del Príncipe o Estado de quien fuere su patente, y las que la tuvieren de diversos Príncipes y Estados, declarándose unas y otras de buena presa y en caso de estar armadas en guerra, sus Cabos y Oficiales serán tenidos por piratas.

Art. 28. Serán de buena presa las embarcaciones de piratas y levantados con todos los efectos de su pertenencia que se encontraren en sus bordos; pero los que se justificase pertenecer a sujetos que no hubiesen contribuído directa o indirectamente a la piratería ni sean enemigos de mi Corona, se les devolverán si lo reclamaren dentro de un año y un día después de la declaración de la presa, descontando una tercera parte de su valor para gratificación de los apresadores.

Art. 29. No siendo lícito a mis vasallos armar en guerra embarcación alguna sin mi licencia, ni admitir a este fin patente o comisión de otro Príncipe o Estado, aunque sea aliado mío, cualquiera que se encontrare corriendo el mar con semejantes despachos, o sin alguno, será de buena presa y su Capitán o Patrón castigado como pirata.

Art. 30. Toda embarcación de cualquiera especie armada en guerra o mercancía que navegue con bandera o patente de Príncipes o Estados enemigos, será buena presa con todos los efectos que a bordo tuviere, aunque pertenezcan a vasallos míos, en caso de haberlos embarcado después de la declaración de guerra y de pasado el tiempo suficiente para poder tener noticia de ello.

Art. 31. La embarcación de comercio de cualquiera nación que sea,

que hiciese alguna defensa después que el corsario hubiese asegurado su bandera, será declarada de buena presa, a menos que su Capitán justifique haberle dado el corsario fundado motivo para resistirle.

Art. 32. Cualquier embarcación que careciese de los papeles que se expresan en el artículo 19 de esta Ordenanza, o de los más principales, como son: la patente, los conocimientos de la carga u otros que acrediten la propiedad neutral de ésta y aquélla, será declarada de buena presa, a menos que se verifique haberlos perdido por accidente inevitable. Todos los papeles que se presenten deberán sr firmados como corresponde para esr admitidos, pues serán nulos los que carezcan de este requisito.

Art. 33. Si los Capitanes u otros individuos de las embarcaciones detenidas por los corsarios, y asimismo por buques de mi Real Armada, arrojasen papeles al mar, y esto se justificase en debida forma, serán por solo este hecho declarados de buena presa, y así se deben entender el artículo antecedente y otro de la Ordenanza que tratan de este asunto.

Géneros de contrabando que se declaran de buena presa.—Artículo 34. Serán siempre de buena presa todos los géieros prohibidos y de contrabando que se transportaren para el servicio de enemigos en cualesquiera embarcaciones que se encuentre. Bajo de este nombre se entienden los siguientes: armas, cañons, mortros, obuses, granadas, petardos, pedreros, bombas con sus espoletas, trabucos, mosquetes, fusiles, pistolas, balas y demás efectos relativos a su uso; pólvora, salitre, mechas, picas, espadas, lanzas, dardos, alabardas, escudos, casquetes, corazas, cotas de malla y otras defensas de esta especie propias para armar a los soldados; portamosquetes, bandoleras, caballos con sus arneses y otros instrumentos preparados para la guerra de mar y tierra. También se considerarán como géneros prohibidos y de contrabando todos los comestibles, de cualquiera especie que sean, en caso de ir destinados para plaza enemiga bloqueada por mar y tierra; pero no estando, se dejarán conducir libremente a su destino siempre que los enemigos de mi Corona observen por su parte la misma conducta.

Casos en que está prohibido a los corsarios apresar embarcaciones enemigas.—Art. 35. Prohibo a los corsarios que ataquen, hostilicen de manera alguna o apresen las embarcaciones enemigas que se hallaren en los puertos de Príncipes o Estados aliados míos, o neutrales, como asimismo las que estuvieren bajo el tiro de cañón de sus fortificaciones, declarando, para obviar toda duda, que la jurisdicción del tiro del cañón se ha de entender aun cuando no haya baterías en el paraje

donde se hiciere la presa con tal que la distancia sea la misma y que los enemigos respeten igualmente la inmunidad en el territorio de las potencias neutras y aliadas.

Art. 36. Declaro también por de mala presa la embarcación que los corsarios hiciesen en los puertos y bajo el alcance del cañón del territorio de los Soberanos aliados míos, o neutrales, aun cuando ella les viniese persiguiendo y atacando de mar afuera, como rendida en paraje que debe gozar de inmunidad, siempre que los enemigos la respeten de la misma manera.

Art. 37. Mando a los Capitanes generales y a los Comandantes militares de las provincias de ella que guarden y observen con particular cuidado las órdenes que he dado y diere sobre estos asuntos, ya sean por regla general ya para casos particules, y que hagan a los corsarios las prevenciones correspondientes aque por ningún término contravengan a lo resuelto en ellas.

Cómo se ha de entender con las embarcaciones apresadas.—Artículo 38. Toda embarcación de mis vasallos y de los de mis aliados que apresada por los enemigos de mi Corona fuese represada por los buques de mi Armada, o por corsarios particulares, se devolverá, hechos los exámenes de todos sus papeles, a la Potencia o a los particulares a quienes perteneciere, no resultando que en su carga tengan intereses mis enemigos.

Los buques de mi Armada no percibirán cosa alguna por la represa de un buque nacional; pero se les abonará una octava parte del valor de ella si perteneciese la presa a los aliados, y la sexta parte a los corsarios particulares en igual caso, haciéndose la formal entrega de la embarcación represada al apoderado de sus dueños o al Cónsul de la nación a quien corresponda, residente en el paraje donde se halla formalizado la causa, exigiendo de ellos el correspondiente recibo legalizado en debida forma, bien entendido que la observación de este artículo tendrá sólo efecto si las Potencias a quienes pertenezcan los buques represados observan igual conducta con nosotros, reteniéndose los que lo fuesen hasta que dichas Potencias den el ejemplo o se obliguen formalmente a practicarlo así. (Véase Orden del Almirantazgo de 11 de agosto de 1807.)

Art. 39. Todo corsario que represe un buque nacional, en el término de veinticuatro horas de su apresamiento será gratificado con la mitad de su valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco represado, y haciéndose esta división breve y sumariamente, a fin de moderar cuanto es dable las costas. Pero si la represa

se ha hecho pasadas las veinticuatro horas del primer apresamiento, será del corsario apresador todo el valor de ella. (Véase Orden del Almirantazgo de 11 de agosto de 1807.)

Qué uso se debe hacer de las embarcaciones abandonadas por sus equipajes o de aquellas cuya pertenencia se ignore.—Art. 40. Si alguna embarcación se encontrare en el mar, o se presentare en puertos de mis dominios sin conocimiento de la carga u otros documentos por los cuales constare a quién pertenezca, y sin gente de su propia tripulación, se tomarán declaraciones separadamente al apresador y a su Capitán de las circunstancias en que la encontró y se apoderó de ella. Se hará reconocer también la carga por inteligente y se practicarán las posibles diligencias para saber quién sea su dueño. En caso de no descubrirse éste, se inventariará el todo y se tendrá en depósito para restituirlo a quien dentro de un año y un día justificare serlo, como no haya motivo para declararla de buena presa, adjudicando siempre la tercera parte de su valor a los recobradores; no pareciendo el dueño dentro de dicho tiempo, se dividirán las dos terceras partes restantes, como bienes abandonados, en tres porciones, de las cuales una se acreditará a los mismos recobradores, y las otras dos, pertenecientes a mi Real Fisco (según el art. 117 del tít. III, trat. X de las Ordenanzas generales), se remitirán a la capital del Departamento, depositándose su importe en la Tesorería de él para socorro de los heridos y estropeados de los buques corsarios.

Conducta de los corsarios con las embarcaciones que detengan y conduzcan a los puertos para calificarlas si son presas legítimas.—Artículo 41. En cualquiera de los casos referidos, luego que el corsario detenga alguna embarcación, tendrá cuidado de recoger todos sus papeles de cualquier especie que sean, tomando el escribano puntual razón de ellos, dando recibo de todos los sustanciales al Capitán o Maestre de la embarcación detenida, y advirtiéndole no oculte alguno de cuantos tuviere, en inteligencia de que sólo los que entonces presente serán admitidos para juzgar la presa. Hecho esto, el Capitán del corsario cerrará y guardará los papeles en un saco o paquete sellado, que deberá entregar al cabo de la presa para que éste lo haga al Comandante militar de Marina del puerto a donde se dirija; y si entre ellos se hallaren algunos dignos de mi noticia y carta particulares, las pasará inmediatamente al administrador de Correos del paraje a donde entrare, quien, si tuvieren especies que puedan contribuir a la sustanciación de la causa, las trasladará al Juez de Marina para el uso de los procesos. El Capitán del corsario o individuo de la tripulación que con cualquiera fin ocultare, rompiere y extraviare alguno de dichos papeles, será castigado corporalmente según lo exija el caso, con obligación el primero de resarcir los daños, y la pena de diez años de presidio o de arsenales al resto de la tripulación.

Art. 42. Al mismo tiempo cuidará el Capitán del corsario de hacer clavar las escotillas de la embarcación detenida, y sellarlas de modo que no puedan abrirse sin romper el sello; recogerá las llaves de cámaras y otros parajes, haciendo guardar los géneros que se hallaren sobre cubiertas, y tomarán razón, cuando el tiempo lo permita, de todo lo que fácilmente pueda extraviarse, para ponerlo a cargo del que se destinare a mandar la propia embarcación.

Art. 43. No se permitirá saqueo de los géneros que se encontraren sobre cubiertas, en cámaras, camarotes y alojamientos de las tripulaciones, privándose absolutamente del derecho vulgarmente llamado del "pendolaje", el cual sólo podrá tolerarse en los casos de haberse resistido la embarcación hasta esperar que fuese abordada, pero con el cuidado de evitar los desórdenes que pueda producir la excesiva licencia.

Art. 44. Cuando se conduzca la tripulación de una embarcación detenida a bordo del corsario, tomará el escribano, en presencia del Capitán de ésta, declaración al de aquélla, a su piloto y demás individuos que convenga, acerca de la navegación, carga y demás circunstancias de su viaje, poniendo por escrito todas las que puedan conducir a juzgar la presa, preguntándoles también si fuera de la carga que conste por los conocimientos conducen alhajas o géneros de valor, a fin de dar las providencias convenientes para que no se oculten.

Art. 45. Al cabo destinado para mandar la embarcación detenida se le dará noticia individual de lo que constare por estas declaraciones, haciéndole responsable de cuanto por su culpa u omisión faltare; y declaro que cualquiera individuo que abriere las escotillas sin licencia, arcas, fardos, pipas, sacas o alacenas en que haya mercaderías y géneros, no sólo perderá la parte que debiera tocarle siendo declarada de buena presa, sino que se le formará causa y se le condenará según de ella resulte.

Art. 46. Las embarcaciones detenidas se destinarán al puerto del armamento del corsario si fuese posible, y en su defecto al de mis dominios que estuviere más cerca del paraje de la detención, con tal que haya en él Comandante militar de Marina o sea capital de Departamento, evitando que entren en los extranjeros o en los de mis presidios de Africa, excepto en los casos de urgente precisión, que deberán justificarse, y quedará al arbitrio del mismo corsario enviarlas separadamente o mantenerlas en su conserva, según le conviniere. Pero en el

primer caso, deberán ir en ellas los papeles que han de servir para el juicio, como también sus Capitanes o Maestres, y algunos individuos de sus tripulaciones que puedan declarar lo que quieran deducir para su defensa; y en el segundo, el Capitán del corsario, llegado a puerto, los presentará y dará las demás noticias que se le pidan al intento.

Art. 47. Si las expresadas embarcaciones se condujeren a puerto que no sea cabeza de provincia, y no pareciere conveniente exponerlas al riesgo que puede sobrevenirles de trasladarlas a él, se remitirán al Comandante militar los papeles y documentos necesarios para que determine sobre la legitimidad de la presa, con atención a las declaraciones hechas por sus respectivos Capitanes y Maestres, y a la redacción que presentaren los Cabos de presa al Subdelegado de Marina, de cuyo cargo será hacer el inventario con presencia de todos estos interesados.

Qué documentos deben hacer fe en el juicio de las presas.—Art. 48. Para determinar la legitimidad de las presas, no han de admitirse otros papeles que los hallados y manifestados en sus bordos. Con todo, si en faltando los documentos precisos para formar el juicio; si ofreciere su Capitán el justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalará el Comandante militar o la Junta término competente para dicho efecto, según la brevedad con que deberá terminarse estas causas, como se previene en el artículo 12 de esta Ordenanza.

Casos en que podrán descargarse las presas antes de juzgarlas.—Artículo 49. Si antes de sentenciar la presa fuese necesario desembarcar el todo o parte de la carga para evitar que se pierda, se abrirán las escotillas en presencia del Comandante militar de los respectivos interesados, que deberán concurrir a dicho acto, y firmando inventario de los géneros que se descragen se depositarán, con intervención del dependiente de Rentas que destine el Administrador de Aduanas, en persona de satisfacción o en almacenes de los cuales tendrá una llave el Capitán o Maestre de la embarcación detenida. (Véase la Real orden de 31 de diciembre de 1804 y otra de 24 de mayo de 1805.)

En cuáles podrán venderse toda su carga o parte de ella.—Artículo 50. En caso de que fuere preciso vender algunos géneros por no ser posible conservarlos se celebrará la venta, a presencia del Capitán detenido, en almoneda pública con las solemnidades acostumbradas y con la misma intervención del dependiente de Rentas, poniéndose el producto en manos de persona abonada para entregarlo a quien perteneciere después de sentenciada la presa. (Véase la Real orden de 24 de mayo de 1805.)

Penas contra los que oculten o compren sigilosamente géneros pertenecientes a presas.—Art. 51. Ninguna persona de cualquiera grado o condición que sea comprará sigilosamente ni ocultará género alguno que conozca pertenecer a la presa o a la embarcación detenida, so pena de restitución y de multa del triplicado valor de los géneros ocultados o comprados clandestinamente y aun del castigo corporal, según lo exija el caso, y este conocimiento será privativo del Juzgado de Presas como incidente de ellas.

Lo que se ha de practicar con las embarcaciones declaradas libres judicialmente.—Art. 52. Si la embarcación detenida no se diere judicialmente por buena presa, se restablecerá inmediatamente en posesión de ella al Capitán o dueño con sus Oficiales y gente, a quien se restituirá todo cuanto les pertenezca sin retener la menor cosa. Se la proveerá del salvoconducto conveniente para que sin nueva detención continúe su viaje, sin obligarla a la paga de derechos de ancoraje u otros algunos, y al contrario, se la satisfará por el apresador, antes de su salida del puerto, los gasto, daños y perjuicios que se la hubieren causado y reclamare en justicia si se hallare comprendida en los casos comprendidos en los artículos 14 y 15 de esta Ordenanza. Pero no habría lugar a semejante reclamación si hubiere dado dicha embarcación suficientes motivos de sospecha u otros declarados en esta Ordenanza, y por los cuales se la hubiese formado proceso, lo que deberá precisamente constar de los autos que se han seguido en su consecuencia.

Art. 53. Para que al tiempo que se restituyan estas embarcaciones, dadas por libres, no se susciten dudas y altercados sobre las pretensiones que formaren sus dueños o Capitanes, supuesto el primer inventario que el artículo 42 de esta Ordenanza previene se haga al tiempo de apoderarse de ellas de cuanto estuviere expuesto a fácil extravío, mando que en llegando al puerto se forme nuevo inventario por el Comandante militar de Marina, con asistencia de dichos Capitanes interesados y de los Cabos de presas. de las cuales no se permitirá desembarcar a ningún individuo ni que otros pasen a sus bordos hasta estar practicada dicha diligencia.

Cómo dispondrán los apresadores de las embarcaciones y sus cargas declaradas de buena presa.—Art. 54. Declarada la embarcación detenida por de buena presa, se permitirá su libre uso a los apresadores, "después de pagados los derechos debidos a mi Real Hacienda", en los términos que en resolución separada decidiré para evitar fraudes y las dudas que en este punto pudiesen ocurrir; pero no pagarán derechos por la parte que de los efectos apresados tomen para su uso y consumo

propio, y el Comandante de Marina les auxiliará en la descarga para que no padezcan extravíos, y procurará que así en esta como en la conclusión de particiones, según las contratas o convenios hechos entre los interesados, se proceda con el mejor orden y armonía, teniendo presente que del producto total de las presas ha de satisfacerse con preferencia los gastos legítimos que hubiese ocasionado. (Véanse las Reales órdenes de 31 de diciembre de 1804, las de 16 de marzo, 2 de junio y 4 de julio de 1805, y la de 26 de febrero de 1806.)

Permiso de conducirlas para su venta aunque sea a puertos extranjeros.—Art. 55. Si en el puerto donde se hubiere conducido la presa no se hallare proporción de vender su carga, podrá arbitrarse que pase a otro, aunque sea extranjero, advirtiendo que el sujeto que la condujere a él deberá dar noticia de ello al Cónsul o Vicecónsul únicamente para que éstos le auxilien y que por su medio conste en España el destino y venta, sin que por eso les puedan causar gasto, perjuicio ni detención los expresados Cónsules o Vicecónsules nacionales.

Casos en que se permite a los corsarios vender, recibir rescate y abandonar en el mar las presas que no puedan retener.—Art. 56. En caso de hallarse imposible la conservación de una presa hecha sobre el enemigo, y que por esta razón sea preciso venderla, tratar de su rescate con el dueño o Maestre, o bien quemarla o echarla a pique cuando no haya otro arbitrio, se proveerá a la seguridad de los prisioneros, ya sea recogiéndolos el apresador a su bordo, o disponiendo su embarco en algunas de las presas, si exigiere esta resolución la falta de otro meio. (Véase la Real orden de 22 de octubre de 1804.)

Art. 57. Siempre que se tomen semejantes resoluciones sobre presas han de cuidar los apresadores de recoger todos los papeles y documentos pertenecientes a ellas, y conducir a lo menos dos de los principales Oficiales de cada presa, para que sirvan a justificar su conducta, so pena de ser privados de lo que les podrá tocar en las presas, y aun de mayor castigo si el caso lo pidiere. (Véase la Real orden de 22 de octubre de 1804.)

Conducta que han de tener con los prisioneros.—Art. 58. Los prisioneros que se hicieren en dichas presas se repartirán según se expresa en el artículo 46, tratando a todos con humanidad y con distinción a quien lo merezca, según su clase; y no podrán arbitrar los Capitanes de los corsarios, dejarlos abandonados en islas o costas remotas, so pena de ser castigados con todo el rigor que corresponda, debiendo entregarlos todos en los puertos a que se les condujeren o hacer constar en paradero de los que faltaren.

Entrega de prisioneros y piratas en los puertos donde arriben.—Artículo 59. La entrega de éstos se hará, en llegando al puerto, al Gobernador de la plaza o Comandante de Marina, a fin de que disponga de ellos según las órdenes de que se hallaren. Los piratas se entregarán a este último para que (en conformidad del art. 109, tít. 3.°, trat. X de las Ordenanzas generales de la Armada) les forme proceso sin dilación, remitiéndole con parecer del asesor, y su declaración de deber ser tenidos por piratas, a la Junta del Departamento, como también los reos, y si no hubiere facilidad para ello se entregarán a la justicia ordinaria para su castigo.

Por tanto, mando que todo lo referido se guarde y cumpla puntualmente en virtud de cualquiera ejemplar de esta Ordenanza, firmada del infrascrito mi Secretario de Estado y del despacho de Marina, y que los Capitanes generales y Juntas de los Departamentos contribuyan con sus providencias a facilitar los auxilios que necesiten los armadores y corsarios, celando particularmente que por los Comandantes militares de las provincias de Marina y sus Subdelegados se sustancien y determinen con la mayor brevedad los juicios y procesos relativos a la declaración de presas, a fin de que su atraso no embarace a mis vasallos la continuación del corso o desaliente a los que quieran emplearse en tan importante objeto, ni tampoco cause perjuicios a las embarcaciones detenidas pertenecientes a mis vasallos y a las naciones aliadas y neutrales.—Dado en Cebolla a 20 de junio de 1801.—Yo el Rey.—José Antonio Caballero.—Es copia del original.—José Antonio Caballero."

Adiciones a la Ordenanza de Corso de 20 de junio de 1801.

El Capitán corsario podrá abrir las cartas o pliegos cerrados que encuentre en buques enemigos, o de quien se tengan claras sospechas o lo creyese necesario según las circunstancias, y en su defecto lo ejecutará la Junta de Marina, a quien siempre deberá entregarlas el apresador o Cabo de presa, para facilitar los medios de sentenciar en justicia y poder comunicar oportunamente las noticias relativas a la situación e intención de los enemigos.

Es conforme a Real orden de 12 de enero de 1803.

Cuando no puedan conservarse las presas deberá el apresador, para justificar su conducta en el caso de venta, recoger todos los papeles y documentos pertenecientes a la presa y su cargamento y conducir a lo menos dos de los principales Oficiales de ella, según está prevenido en el artículo 57. Si hubiere de quemar o echar a pique el buque apresado,

cuidará igualmente de la recolección de los papeles y de proveer a la seguridad de los prisioneros como prescribe el artículo 56. Habiendo de rescatar la embarcación tomada al enemigo, omitirá la percepción de los papeles que hagan falta a los rescatados para navegar libremente y entregar los efectos a sus dueños o consignatarios, pero sin dejar de conducir los dos Oficiales principales de la presa como queda advertido para prueba de su procedimiento. Y tanto en este caso como en el de venta se tomarán declaraciones de algunos individuos del buque apresador para justificar completamente los hechos.

Es según Real orden de 22 de octubre de 1804.

En la descarga de efectos de embarcaciones apresadas tendrán los dependientes de Rentas reales la misma intervención que prescribe la Real orden de 26 de agosto de 1804, comunicada por el Ministerio de Hacienda, para los casos de naufragio, la cual deberá observarse igualmente en cuantas descargas se hicieren de buques apresados.

Es conforme a Real orden de 31 de diciembre de 1804.

Adición al artículo 54 de la Ordenanza de Corso.

Excmo. Sr.: Muy señor mío: Con fecha de hoy comunico a los Intendentes y sus delegados de los puertos, para su puntual cumplimiento, la Real Resolución que V. E. se sirve insertarme en su oficio de 11 de este mes, relativa a que los efectos de presas se despachen por las Aduanas con absoluta libertad de derechos. Lo que participo a V. E. para su debida noticia y en contestación a su citado oficio.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Aranjuez, 16 de marzo de 1805.—Excelentísimo señor.—Miguel Cayetano Soler.—Excmo. Sr. Príncipe de la Paz.—Es copia.—Espinosa.

Otra al mismo artículo.

En 4 de julio de 1805 se declaró que la exención de derechos concedida por la Orden anterior (11 de marzo último), a los efectos de presa, es solamente de los de Aduanas o Rentas generales; pero que deben exigirse todos los otros derechos de internación, consolidación, habilitación, consulado, alcabalas, millones, etc., pues tanto por su naturaleza como por estar ya los géneros introducidos en el Reino no cabe se haga de ellos dispensación. Tampoco debe haberla en las reglas que rigen sobre los géneros prohibidos y estancados, las cuales han de cumplirse inviolablemente. Ultimamente, esta libertad de derechos se ha de entender con los corsarios españoles, pues a las presas hechas por los franceses y conducidas a nuestros pertos ha de tratárseles del mismo modo y con los mismos privilegios con que son tratados en Francia las que llevan allí los corsarios españoles. (Véase Oficio del Ministerio de Hacienda de 2 de junio de 1805. Véase la Real orden de 26 de febrero de 1806.)—José de Espinosa.

24 de mayo de 1805.—Declarando que en la intervención de los dependientes de Rentas en las descargas y ventas de efectos de las presas denota sólo su asistencia para evitar fraudes; pero no ningún acto de jurisdicción, pues ésta es privativa a los Tribunales de Marina.

20. ORDENANZAS DE MATRICULAS DE MAR DE 1802

Sólo incluímos a continuación el texto de los artículos 6.°, 7.°, 8.° y 9.°, que figuran en estas Ordenanzas de Matrículas de Mar, promulgadas con carácter muy general el 12 de agosto de 1802, ya que únicamente dichos artículos hacen referencia a las formalidades necesarias para armarse en corso.

Art. 6.° Antes de facilitar a un armador la patente de corso ha de constar al Comandante principal la clase de embarcación que pretendiese destinar al efecto, su porte y demás circunstancias de su habilitación, Capitán o Patrón a quien se confiera su mando, y gente que la haya de equipar, así como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta, y de que no faltará a la observancia de las instrucciones que se comunicasen, abusando de sus fuerzas para turbar el comercio lícito de los demás vasallos ni el de las otras potencias amigas o neutrales, todo lo cual deberá expresarse circunstanciadamente en la instancia del interesado, confirmándose con el informe del Comandante de la Marina de la provincia, y sólo así concederá el Comandante principal el permiso para el armamento y facilitará al del partido la correspondencia real patente en blanco para que la llene y entregue al interesado, en virtud de decreto que al efecto expedirá al margen de la instancia, si no hubiese motivo en contrario, avisando de todo al Capitán general del Departamento y al Jefe superior de mi Armada.

Art. 7.° Con la patente real para el armamento de un corsario queda éste facultado a su habilitación, y que se faciliten en todos los puertos de mis dominios, a donde llegare de resultas de sus cruceros, cuantos auxilios necesitare, y sin repugnarle el enganchamiento de gente que pudiere ofrecérsele, con tal que no esté embarcada ni convocada para mi servicio, debiendo no exceder de la cuarta parte de su equipaje el número de marticulados que embarcare, y los restantes a su dotación, aunque de gente no matriculada, pero útil para el manejo de las

armas, la que mientras estuviese en semejante destino gozará el fuero de Marina con sujeción a los jefes de ella.

Art. 8.° A la partida del corsario le entregará el Comandante del partido un ejemplar de la última Ordenanza de Corso, sus adiciones y las instrucciones particulares que se hubieren comunicado sobre el manejo de semejantes embarcaciones.

Art. 9.° En las de tráfico y en las de corso y mercancía, además de la patente real deberá llevar el Capitán o Patrón para su salvoconducto las escrituras de pertenencia, contratos de fletamento, conocimiento de su cargo, lista de pasajeros, si fuesen muchos, y el rol de su tripulación, con la nota de los que se transportasen, siendo pocos, firmada una y otra por el Comandante de la provincia o ayudante del distrito.

21. DECLARACION DE PARIS DE 1856

En el capítulo VI del presente libro estudiamos esta famosísima Declaración, que en París se adoptó solemnemente con fecha 16 de abril de 1856, y que constituyó entonces el primer y más principal texto internacional sobre el Derecho Marítimo de la Guerra. En aquel lugar prometimos señalar aquí—en los apéndices documentales—el juego de las adhesiones y oposiciones que en torno a la expresada Declaración se originó y a ello vamos, pues, citando previamente, aun a trueque de repetición, los cuatro grandes principios constitutivos de la tantas veces citada y debatida Declaración:

"1.° El corso queda abolido.

2.° El pabellón cubre la mercancía, a excepción del contrabando de guerra.

3.° La mercancía neutral no se puede capturar jamás.

4.° El bloqueo debe ser efectivo."

Como es sabido, las naciones que habían firmado, como partes, el Tratado de Paz de 30 de marzo del mismo año de 1856, y en la misma capital francesa, signaron asimismo la Declaración de abril: Austria, Francia, Gran Bretaña, Prusia, Rusia, Cerdeña y Turquía.

Con escasa diferencia de fechas se formularon las adhesiones y ratificaciones así:

Anhalt, el 17 de junio.
Baden, el 30 de julio.
Baviera, el 4 de julio.
Bélgica, el 6 de junio.
Bremen, el 11 de junio.
Chile, el 13 de agosto.
Argentina, el 1 de octubre.
Confederación Germánica, el 10 de julio.
Suiza, el 28 de julio.

Dinamarca, el 25 de junio.
Dos Sicilias, el 31 de mayo.
El Ecuador, el 6 de diciembre.
Estados Romanos, el 2 de junio.
Francfort, el 17 de junio.
Grecia, el 20 de junio.
Guatemala, el 30 de agosto.
Hamburgo, el 27 de junio.
Hannover, el 31 de mayo.
Haití, el 17 de septiembre.
Hesse-Cassel, el 4 de junio.
Hesse-Darmstadt, el 15 de junio.
Lübeck, el 20 de junio.
Mecklemburg-Strelizt, el 25 de agosto.
Módano, el 29 de julio.
Nassau, el 18 de junio.
Nueva Granada, el 31 de julio.
Oldembourg, el 9 de junio.
Parme, el 20 de agosto.
Países Bajos, el 7 de junio.
Portugal, el 28 de julio.
Principados danubianos, el 3 de junio.
Saxe-Altembourg, el 9 de junio.
Saxe-Coburg-Gotha, el 22 de junio.
Saxe-Royal, el 16 de junio.
Saxe-Weimar, el 22 de junio.
Suecia y Noruega, el 13 de junio .
Toscana, el 5 de junio.
El Uruguay, el 2 de septiembre.
Wurtemberg, el 25 de junio.

Ya en el año siguiente de 1857 se adhirieron los siguientes Estados:

Brunswick, el 7 de diciembre.
Perú, el 23 de noviembre.
En 1858:
Brasil, el 18 de marzo.
El Salvador, el 2 de enero.
Y en 1887 se adhirió únicamente:
Japón, el 19 de marzo.

Tres naciones rehusaron adherirse a la Declaración inmediatamente como lo hicieron tantos otros países: Estados Unidos, Méjico y España, pero estos dos últimos acabaron por ratificar su adhesión:

España, el 20 de enero de 1908.
Méjico, el 13 de febrero de 1909.

E incluso los Estados Unidos, como dijimos en otro lugar, se conformaron en la práctica a los cuatro principios de 1856, ya que los observaron con bastante fidelidad durante el curso de la guerra que sostuvieron contra nosotros, los españoles, en 1898, y figuraban también en su Código Naval, que dictaron en junio de 1917 para la guerra mundial número 1.

En esta abundancia de adhesiones citadas faltó, no obstante, las de Abisinia, Bolivia, China, Colombia, Costa Rica, Congo, Liberia, San Marino, Marruecos, Montenegro, Nicaragua, Rumania, Islas Sandwich y Venezuela, que a pesar de haber sido solicitadas no prestaron, inexplicable o explicablemente, su asentimiento.

22. REGLAS DE WASHINGTON

Las tres reglas de Washington—ya citadas en el cuerpo nuclear de este libro—fueron adoptadas por el Instituto de Derecho Internacional en el curso de su sesión de 1874 y fueron objeto de un arefundición en el año siguiente, y en La Haya se publicaron bajo el título de "Deberes internacionales de los Estados neutrales singularmente en la guerra marítima". En realidad, las resoluciones del Instituto constituían una propuesta de revisión de dichas reglas, teniendo en cuenta diferentes críticas promovidas por la aparición y la aplicación de las mismas.

Están agrupadas en los siete artículos siguientes:

"I. El Estado neutral, deseoso de permanecer en paz y amistad con los beligerantes y de gozar de los derechos de la neutralidad, tiene la obligación de abstenerse de tomar parte en la guerra, por la prestación de socorros militares a uno de los beligerantes o a todos, y de velar para que su territorio no sirva de centro de organización o de punto de salida a las expediciones hostiles contra dichos beligerantes.

II. En consecuencia, el Estado neutral no puede facilitar a disposición de algunos de los beligerantes, ni vender sus barcos de guerra o de transportes militares, ni tampoco el material de sus arsenales o de sus almacenes y pañoles militares, con objeto de ayudarles a proseguir la guerra. Además, el Estado neutral está obligado a velar para que otros introduzcan barcos de guerra de los beligerantes en sus puertos o aguas jurisdiccionales.

III. Cuando el Estado neutral tenga conocimiento de estas empresas o actos de este género, incompatibles con la neutralidad, está obligado a tomar las medidas necesarias para impedirlo y de perseguir como responsables a los que violen los deberes de la expresada neutralidad.

IV. Asimismo, el Estado neutral no debe permitir que los beligerantes hagan de sus puertos o aguas la base de operaciones navales

contra sus adversarios, o que los barcos de transporte militar se sirvan de dichos puertos o aguas para renovar y aumentar sus aprovisionamientos militares o sus armas o reclutar soldados y marineros.

V. El solo hecho material de un acto hostil cometido sobre el territorio neutral no basta para hacer responsable al Estado neutral. Para que se pueda admitir que ha violado su deber, es necesario la prueba de intención hostil (dolo) o de manifiesta negligencia (culpa).

VI. La potencia perjudicada por una violación de los deberes de neutralidad no tiene el derecho de considerar la neutralidad como extinta y de recurrir a las armas para defenderse contra el Estado que la violó más que en casos graves y urgentes y solamente mientras dure la guerra. En los casos leves o no urgentes, o cuando la guerra está acabada, las soluciones de este caso pertenecen exclusivamente al procedimiento habitual.

VII. El Tribunal arbitral pronuncia "ex oequo et bono" sobre los daños e intereses que el Estado neutral debe pagar, por ser responsable, al Estado perjudicado, bien por el último, bien por sus organismos dependientes.

23. CONVENIO VII SOBRE LA TRANSFORMACION DE BUQUES MERCANTES EN BUQUES DE GUERRA

Con fecha 18 de octubre de 1907 se firmó este Convenio en La Haya durante las sesiones de la II Conferencia de la Paz, por los plenipotenciarios de las naciones asistentes como miembros, y que son las siguientes: Alemania, Estados Unidos, Argentina, Austria Hungría, Bélgica, Bolivia, Brasil, Bulgaria, Chile, China, Colombia, Cuba, Dinamarca, República Dominicana, El Ecuador, España, Francia, Inglaterra, Grecia, Guatemala, Haití, Italia, Japón, Luxemburgo, Méjico, Montenegro, Noruega, Panamá, Paraguay, Países Bajos, Perú, Persia, Portugal, Rumania, Rusia, El Salvador, Servia, Siam, Grecia, Suiza, Turquía, Uruguay y Venezuela.

No obstante, no todos estos países ratificaron el Convenio (Argentina, Bolivia, Bulgaria, Chile, Colombia, Cuba, El Ecuador, Grecia, Italia, Montenegro, Paraguay, Perú, Persia, Servia, Turquía y Venezuela), y en cambio otros como Liberia y Nicaragua prestaron su adhesión años después (1914 y 1909, respectivamente).

El texto que nos interesa de esta Convención VII es como sigue:

"Su Majestad el Emperador de Alemania, etc.

Considerando que en vista de la incorporación en tiempo de guerra de navíos de la Marina mercante a las flotas de combate, conviene establecer las condiciones en que pueda llevarse a cabo esta operación. Que, sin embargo, no habiendo podido llegar a un acuerdo las potencias contratantes sobre la cuestión de si la transformación de buques mercantes en buques de guerra puede hacerse en alta mar, la cuestión del lugar de la transformación queda eliminada y en modo alguno está comprendida en las siguientes normas:

Deseando concertar un Convenio sobre este objeto, han designado como plenipotenciarios

(Designación de los plenipotenciarios)

los cuales, después de haber depositado sus plenos poderes y hallados en buena y debida forma, han convenido las siguientes disposiciones:

Artículo 1.° Ningún buque mercante transformado en buque de guerra podrá tener los derechos y deberes, inherentes a esta condición, si no está sometido a la autoridad directa, a la inspección inmediata y a la responsabilidad de la potencia cuya bandera enorbola.

Art. 2.° Los buques mercantes transformados en buques de guerra llevarán los signos exteriores de buques de guerra de su nacionalidad.

Art. 3.° El Comandante estará al servicio del Estado y recibirá su nombramiento de las autoridades competentes. Su nombre figurará en la lista de los Oficiales de la Marina de guerra.

Art. 4.°. La marinería estará sometida a las normas de la disciplina militar.

Art. 5.° Todo buque mercante convertido en buque de guerra observará en sus operaciones las leyes y costumbres de la guerra.

Art. 6.° El beligerante que transforme un buque mercante en uno de guerra anotará esta transformación a la mayor brevedad en la lista de la Marina militar.

Art. 7.° Las disposiciones de este Convenio se aplicarán únicamente entre las potencias contratantes y sólo cuando los beligerantes sean todos partes contratantes.

Art. 8.° Este Convenio se ratificará tan pronto como sea posible..

(Siguen cuatro artículos más hasta el 12, idénticos a los de los demás Convenios referentes a los trámites que deberían seguirse en la ratificación, registro de las mismas o en su denuncia.)

En fe de lo cual los plenipotenciarios han firmado este Acuerdo.

Hecho en La Haya el 18 de octubre de 1907, en un solo ejemplar que se depositará en el archivo del Gobierno de los Países Bajos, y del cual enviarán por la vía diplomática copias autorizadas a las potencias contratantes. (Siguen las firmas.)"

25. INSTRUCCIONES DE 23 DE ABRIL DE 1898 EN LA GUERRA HISPANOAMERICANA

Artículo 4.° El Gobierno español, manteniendo su derecho a conceder patente de corso, que expresamente se reservó en Nota de 16 de mayo de 1857 al contestar al de Francia cuando éste solicitó la adhesión de España a la Declaración de París relativa al derecho marítimo, organizará por ahora con buques de la Marina mercante española un servicio de "cruceros auxiliares de la Marina militar", que cooperará con ésta a las necesidades de la campaña y estará sujeto al fuero y jurisdicción de la Marina de guerra.

Art. 5.° Con objeto de apresar los barcos enemigos, confiscar la mercancía enemiga bajo su propio pabellón y el contrabando de guerra bajo cualquier bandera, la Marina real, los cruceros auxiliares y los corsarios en su día, y en el caso de que se autoricen, ejercerán el derecho de visitar en alta mar y en las aguas jurisdiccionales del enemigo con arreglo al derecho internacional y a las instrucciones que al efecto se publiquen.

Art. 7.° Serán considerados y juzgados como piratas, con todo el rigor de las leyes, los Capitanes, Patrones y Oficiales de los buques que, no siendo norteamericanos, así como las dos terceras partes de su tripulación, sean apresados ejerciendo actos de guerra contra España, aun cuando estén provistos de patente expedida por la República de los Estados Unidos.

26. ADHESION ESPAÑOLA A LA DECLARACION DE PARIS DE 1856

"EXPOSICIÓN

Señor: Los Plenipotenciarios de los Gobiernos de Austria, Cerdeña, Francia, Gran Bretaña, Prusia, Rusia y Turquía, que reunidos en el Congreso de París acababan de firmar el Tratado de 30 de marzo de 1856, concerniente al restablecimiento de la paz, estipularon en 16 de abril de aquel año una Declaración relativa al derecho marítimo de tiempo de guerra, consignando que:

Primero. El corso estaba y quedaba abolido.

Segundo. El pabellón neutral cubre la mercancía enemiga, excepción hecha del corso del contrabando de guerra.

Tercero. La mercancía neutral, con excepción, igualmente, del contrabando de guerra, no puede ser apresada bajo pabellón enemigo; y

Cuarto. Los bloqueos, para ser obligatorios, necesitan ser efectivos, es decir, estar mantenidos por una fuerza suficiente al efecto de impedir en realidad el acceso al litoral enemigo.

La Declaración de que se trata debía, conforme a uno de sus párrafos, comunicarse a los Estados no representados en el Congreso, invitando a los mismos a que se adhiriesen a ella. Dirigida tal invitación a España por el Embajador de Francia en Nota de 19 de mayo de 1856, el Gobierno de entonces tuvo que tomar en cuenta la circunstancia, que también le había sido participada, de no poder, la adhesión a los principios arriba transcritos, ser limitada ni dejar de abarcarlos a todos, conforme al Protocolo 24 del Congreso. El Ministro de Estado de Su Majestad Católica, en su respuesta fechada a 16 de mayo de 1857, expresó que el Gabinete de Madrid apreciaba en su alto valor las generosas doctrinas que prevalecían en la Declaración, y había visto con complacencia los acuerdos recaídos respecto a la libertad de la mer-

cancía enemiga bajo bandera neutral, y de la mercancía neutral bajo bandera enemiga, y a la necesidad de que para existir el bloqueo se impidiese el acceso al litoral enemigo; pero que no podía en aquel instante, por consideraciones peculiares suyas, imposibles de desatender, admitir el principio de que el corso estuviera y quedase abolido.

El derecho que España se reservó en 1857 de expedir patentes de corso no ha sido, sin embargo, usado después.

Al discutirse recientemente en la II Conferencia Internacional de la Paz cuestiones diversas de derecho internacional marítimo en tiempo de guerra, el Gobierno de V. M. hubo de examinar si el cambio de circunstancias y el ejemplo, puede decirse unánime, de las demás Potencias no aconsejaban dar la adhesión que medio siglo ha se negara.

El resultado de nuestro estudio consistió en autorizar al primer delegado de España en la citada Asamblea a declarar que, en efecto, nuestra Patria, animada del deseo de contribuir a la unificación del derecho marítimo internacional en tiempo de guerra, estaba dispuesta a aceptar el principio de la abolición del corso y adherirse a la Declaración de París de 1856 en toda su integridad.

Notificada después esa adhesión al Gobierno de la vecina República, y aceptado por él en su nombre y en el de las otras Altas partes contratantes, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de

REAL DECRETO.

Por cuanto mi Embajador en Londres y primer delegado en la II Conferencia Internacional de la Paz, debidamente autorizado, en la séptima sesión en pleno, celebrada por dicha Asamblea el 27 de septiembre de 1907, una Declaración cuyo tenor es el siguiente: "El Gobierno español participó al francés, en Nota dirigida el 16 de mayo de 1857 al Embajador de Francia en Madrid, que apreciando en su alto valor las generosas doctrinas proclamadas por la Declaración de París, y viendo con complacencia el acuerdo internacional recaído respecto a la mercancía enemiga bajo pabellón neutral, y de la mercancía neutral bajo pabellón enemigo, así como acerca de efectividad del bloqueo, no pedía en aquel momento la abolición del corso. El Gobierno de S. M., que no ha tenido a bien hacer después uso del derecho, que expresamente se reservó en 1857, de expedir patentes de corso, animado hoy del deseo de contribuir a la unificación del derecho internacional marítimo, me ha encargado poner en conocimiento de la Conferen-

cia que acepta el principio de la abolición del corso y se adhiere a la Declaración de París en todas sus partes."

Y habiendo mi Embajador en París notificado la adhesión de que se trata al Gobierno francés, y éste aceptándola en su nombre y en el de las demás Potencias signatarias de la Declaración relativa al derecho marítimo, estipulada en el Congreso de dicha capital el 16 de abril de 1856,

Por tanto, tomando en consideración las razones que me ha expuesto mi Ministro de Estado, y de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros,

Vengo en resolver que la preinserta Declaración hecha en nombre del Gobierno español ante la II Conferencia Internacional de la Paz por el primer delegado de España, se cumpla y observe puntualmente y se considere en todas sus fuerzas y vigor para los efectos que en ella se expresan.

Dado en..."

INDICE BIBLIOGRAFICO

ABREU Y BERTODANO, Félix Joseph: *Tratado sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legitimamente el corso.* Cádiz, 1746.

ÁLVAREZ DE MANZANO, Faustino: *Tratado de Derecho Mercantil español comparado con el extranjero.* Madrid, 1915.

ANÓNIMO: *La guerra de course et la défense navale*, "Revue de Paris", 1-15. Mayo, 1900.

ANÓNIMO: *Le droit des neutres et le rétablissement de la course.* Revista "France Juridique", 30 abril 1898.

ANÓNIMO: *La reconnaissance des belligerants dans ses rapports avec la guerre navale.* Paris, "Revue Maritime", 1897.

ANTRAYGUES, E.: *Notions de Droit Maritime International.* Paris, 1924.

APOLO DE LAS CASAS, José: *Piratas de los siglos XVI y XVII en aguas de Canarias. Los mártires de Tazacorte.* Imprenta del "Magisterio Español". Madrid, s/f.

AREILZA, José María de: *Reivindicaciones de España.* (Obra escrita en colaboración con Fernando María Castiella). Madrid, 1941.

AZCÁRRAGA, José Luis de: *Comentarios a la Ordenanza de Corso de 20 de junio de 1801.* Colección de estudios en homenaje al Profesor Camilo Barcia Trelles. (Separata). Universidad Compostelana. Santiago de Compostela, 1945.

— *La libertad de los mares.* "Nautilus", revista general del mar. Madrid, mayo, 1947.

— *La guerra marítima y el Derecho.* "Boletín" de la Universidad de Santiago de Compostela. Enero 1944-marzo 1945.

AZUNI, Domingo Alberto: *Système universel des armaments en course des corsaires en temps de guerre.* Paris, 1917.

BALBI DE CORREGIO, Francisco: *La verdadera relación de todo lo que este año de MDLXV ha sucedido en la Isla de Malta, donde antes que la armada del gran turco Solimán llegase sobre ella hasta la llegada del socorro postrero del poderosísimo y cathólico Rey de España don Phelipe nuestro señor segundo deste nombre.* Alcalá de Henares, 1567.

BLUNTSCHLI: *Le Droit international codifié* (art. 670). Paris, s/f.

BARCIA TRELLES, Camilo: *Francisco de Vitoria, fundador del Derecho Internacional Moderno.* Valladolid, 1929.

— *Internacionalistas españoles del siglo XVI: Francisco Suárez.* Valladolid, 1934.

— *Vázquez de Menchaca: Sus teorías internacionales.* Barcelona, 1940.

— *El mar como factor de protagonismo en la política internacional.* Santiago de Compostela, 1945.

BOISSEL: *La course maritime, son influence dans les guerres et le Droit international public.* París, 1904.
BONFILS, H.: *Manuel de Droit International Public.* París, 1925.
BOULENGER, Jacques: *Aventures du "Capitán Alonso de Contreras".* París, 1933.
BOURGEOIS: *La guerre de course, la grande guerre et les torpilles.* París, 1886.
BRIGHT CLARKSON, J.: *International Law for naval officers.* (Véase SOULE Y MCCAULEY.) Annapolis, 1928.
BRONGUIART: *Les corsaires et la guerre maritime.* París, 1904.
BURGUETE, Ricardo: *Corsarios y piratas. La leyenda del Mediterráneo.* Barcelona, 1907.
BYNKERSHOEK, Cornelio van: *Disertatio de Dominio maris,* 1703. (Edición de la "Dotation Carnegie" reproduciendo texto latino de la edición de "Opera minora", de 1744. Nueva York, 1923.)
CAALLENDER: *Naval side of British History,* Londres.
CALVO, Carlos: *Manuel de Droit International Public.* París, 1881.
-- *Examen des trois règles de Droit Internacional proposées dans le Traité de Washington.* Gante, 1874.
CARON: *La course maritime.* París, 1875.
CARRANZA, Fernando: *La guerra santa por mar de los corsarios berberiscos.* Ceuta, 1932.
CASARIEGO, Jesús Evaristo: *Historia del Derecho y de las Instituciones marítimas del mundo hispánico.* Madrid, 1947.
CASTELLI: *La corsa e la propietá privata nelle guerre dil mare.* Roma, 1906.
CASTIELLA, Fernando María: *Reivindicaciones de España.* (Obra escrita en colaboración con José María de Areilza.) Madrid, 1941.
CAUCHY, Eugène: *Le Droit Maritime International.* París, 1862.
CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Los guipuzcoanos en las empresas imperiales.* San Sebastián, 1944.
CONROTTE, Manuel: *España y los países musulmanes.* Madrid, 1909.
CONSULADO DEL MAR: Edición de CAPMANY. Madrid, 1791.
CONTRERAS, Alonso de: *Memorias autobiográficas.* ("Boletín" de la Real Academia de la Historia.) Madrid, 1900.
DALMAU Y DE OLIVART, Ramón: *Si son piratas los corsarios con patente...* Madrid, 1905. (Vid. OLIVART.)
DANJON, Daniel: *Traité de Droit maritime.* París, 1926-29.
DE BOECK: *De la propieté privée ennemie sous pavillon ennemi,* 1882.
DE MAS LATRIE: *Du droit de marque et du droit de represailles.* París, s/f.
DEFONTIN, Maxange: *Alger avant la conquête end J'Ali Corsaire barberesque Beglier-Bey D'Afrique et grand Amiral.* París. A. Pedone, edit., 1930.
DESJARDINS: *Le Congrés de Paris et la Jurisprudence internationale.*
— *Les croiseurs et la guerre de course.* París, s/f.
DIENA, Julio: *Derecho Internacional Público.* (Traducción española de Trías de Bes.) Barcelona, 1941.

DÍEZ DEL CORRAL, Luis: *Sobre el procedimiento español de presas marítimas.* "Revista de Estudios Políticos", núm. 3. Madrid, 1941.
DOCUMENTOS americanos: Instituto Hispano-Cubano. Madrid, 1935.
DOMÍNGUEZ, Juan Nepomuceno: *La guerra marítima y su reglamentación en la esfera internacional.* "Revista General de Marina", volumen CXXVI. Madrid, 1944.
DUBAC, C.: *Le droit de visite et la guerre de course.* París, 1902.
DUMAS: *Etude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu'ci la suppression de l'office d'Admiral.* París, 1908.
EATON, Charles P.: *Notes on International Law.* Annapolis, 1904.
ESTASEN, Pedro: *Instituciones de Derecho Mercantil.* Madrid, 1890.
FARIAS BARONA, Julio: (Vid. GASCA, Cesare Luigi.)
FARIÑA GUITIÁN, Francisco: *El buque de guerra ante el Derecho Internacional.* Madrid, 1941.
— *Algunos aspectos de la evolución de la guerra marítima según el Derecho Internacional.* "Revista General de Marina", noviembre-diciembre, 1943, Madrid.
FAUCHILLE, Paúl: *Traité de Droit International Public.* París, 1925.
FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Política naval de la España moderna y contemporánea.* Madrid, 1941.
FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón.* Madrid, 1896.
— *Nociones de Derecho Internacional Marítimo.* La Habana, 1863.
FIORE, Pascual: *Trattato di Diritto Internazionale Pubblico.* Turín, 1905.
FRANCISCO, Francisco de: *El Corso, la defensa de las costas y el material de la Marina de guerra.* Valladolid, 1899.
GAIBAL: *La course et les corsaires.* París, 1898.
GALLOP, Rodney: *El hombre de mar vasco.* ("The Geographical Magazine"). Londres, 1935.
GARCÍA ARIAS, Luis: *Historia del principio de la libertad de los mares.* Santiago, 1946.
— *Historia de la doctrina hispánica de Derecho Internacional.* Madrid, 1949.
GASCA, Cesare Luigi: *Las leyes de guerra... Bloqueo y corso marítimo.* Logroño, 1917. Traducido del italiano por FARIAS BARONA, Julio.
GEFFCKEN: *La declaration de Paris.* ("Rev. de la Droit Int.", XVII, página 3.699.
GENET, Raoul: *Droit International maritime en temps de guerre.* París, 1939.
GESTOSO Y ACOSTA, Luis: *Validez de las presas marítimas.* Madrid, 1887.
GIDEL, Gilbert: *Le Droit International Public de la Mer.* París, 1934.
GONZÁLEZ DE CASTEJÓN, Pedro: *Ordenanza de 1.° de julio de 1779.*
GONZÁLEZ-HONTORIA: *Tratado de Derecho Internacional Público.* Madrid, 1928-1930.
GOSSE, Philip: *Historia de la piratería.* Espasa-Calpe. Madrid, 1935.
GUIHENEUC: *La Marine auxiliaire, son avenir.* París, 1900.
GUTIÉRREZ DEL ALAMO, José: *Texto de Derecho Marítimo Internacional.* Madrid, 1931.

HAEDO, D.: *Topographia e historia general de Argel.* Valladolid, 1612.
— *Histoire des rois l'Alger.* Argel, 1881.
HARTWELL: *A compendium of the statue laws relative to ship of war, Privateers, Prizes,* etc.
HAUTEFEUILLE, L. B.: *Questions de Droit maritime international.* París, 1869.
— *Droits et devoirs...* París, 1869.
— *Histoire des origines, des progrés et des variations du Droit Maritime International.* París, 1869.
HEVIA BOLAÑOS: *Curia Philipica donde breve y compehendioso se trata de los Juycios,* etc. Lima, 1603, tomo 3.°
HUBAC, Pierre: *Les barbaresques.* París, 1949.
HUBERT, J.: *Los aventureros del mar. Piratas filibusteros, bucaneros y corsarios.* Barcelona.
JEANNEL: *La piraterie.* París, 1903.
JURIEN DE LA GRAVIERE: *Les corsaires barbaresques.* París, 1887.
— *Doria y Barberouse.* París, 1886.
KALTENBORN: *Geschichte der Kaperei im Seekriege.* "Neue Jahrbücher", II, 1849.
LA MACHE: *La guerre de course dans le passé, dans le present et dans l'avenir.* París, 1901.
LACOUR, León: *Précis de Droit maritime.* París, 1928.
LAFUENTE, Modesto: *Historia general de España.* Madrid, 1850-1867.
LAMI Y ROVANET: *Memoires du capitaine Alonso de Contreras.* París, 1911.
LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Vida y viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa.* Madrid, 1945.
— Capítulo de *Pontevedra e boa vila* de Portela. Pontevedra, 1948.
LANGEL: *Les corsaires confederés.* "Rev. de Deux-Mondes". París, 1 juillet 1864.
LARRAÍN, J. Joaquín: *Nociones de Derecho Internacional Marítimo.* Santiago de Chile, 1892.
LAURENS: *Précis d'Histoire de la guerre navale.* París.
LAZAGA: *Los piratas del "Defensor de Pedro".* Madrid, 1892.
LE FUR, Louis: *Précis de Droit International Public.* París, 1937.
LEBEAU: *Nouveau Code des prisses.* (Aporta los Reglamentos de 5 de octubre de 1674, 20 de noviembre de 1688, 5 de octubre de 1694 y las "Declarations du Roi sur la course" de 24 de junio de 1778 y 1 de marzo de 1781.)
LEEDER: *Die englische Kaperei,* 1882.
LEPOTIER: *Les corsaires du Sud et le pavillon etoilé.* París, 1936.
LEROY: *La guerre maritime; les armements en course et la jurisdiction des prises.* París, 1900.
LESLIE: *Life abroad a british Privateer.* Londres, 1894.
X LEYGONIER Y MÁRQUEZ, Cayetano: *La guerra del Corso.* Barcelona, 1898.
LLABRÉS, Juan: *Corsarios mallorquines del siglo XVII.* Palma de Mallorca, 1944.

LLABRÉS, Juan: *De cómo ingresó en la Real Armada el general Barceló.* Palma de Mallorca, 1944.
MAC CAULEY, C.: *International Law for naval officers.* (Véase SOULE, C. C.). Annapolis, 1928.
X MARTENS, C.-F. de: *Ensayo* (en alemán) *relativo a los armadores en corso, las presas y las represas.* Göttingen, 1795.
MARTÍNEZ GUITIÁN, Luis: *Construcción naval y navegación en corso durante el reinado de Felipe II.* Santander, 1935.
MAUROIS, André: *Historia de Inglaterra.* Barcelona, 1948. (Quinta edición.)
MELLO: *A abolicão do corso e o respeito da propiedade privada en tempo de guerra.* Lisboa, 1885.
MENÉNDEZ PIDAL, Faustino: *Manual de Derecho Internacional Marítimo.* Madrid, 1928.
MENOR, Enrique: *Principios de Derecho Mercantil.* Madrid, 1897.
MONRAS, José: *Discurso jurídico sobre presas de armadores y Quinto de su Magestad, según Constituciones de Cataluña.* Barcelona (sin año; en la licencia, 1669).
— *Discurso jurídico sobre contrabando y bienes de enemigos naufragados según Constituciones de Cataluña.* Barcelona (sin año; antes de la firma, 1670).
MONTEMAYOR: *Discurso político, etc., y repartimiento de presas...* Méjico, 1658.
MONTERO Y VIDAL, José: *Historia de la piratería malayo-mahometana en Mindanao, Joló y Borneo.* Madrid, 1898.
MORGAN, J.: *Complete History of Algiers.* Londres, 1731.
MOZO, Manuel: *Tratado elemental de Derecho de Gentes y Marítimo Internacional.* Madrid, 1898.
MUÑOZ ESCAMES, José: *De pinche a comendador.* París, 1912.
NEGRÍN, Ignacio de: *Estudio sobre el Derecho Internacional Marítimo.* Madrid, 1862.
NONENTHEUIL: *Essai sur la course; son histoire, sa reglamentation, son abolition.* París, 1898.
NÚÑEZ DE PRADO: *Derecho Marítimo Español.* Cádiz, 1913.
NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio: *Babor y estribor de guardia.* Madrid, 1943.
NUSSBAUM, Arthur: *A concise history of the Law of Nations.* Nueva York, 1947. (Edición española de Osset. Madrid, 1949.)
OLIVART, Marqués de: *Si son piratas los corsarios con patentes de dos o más aliados.* Madrid, 1905. (Vid. DALMAU.)
OLIVEIRA FREITAS: *Elementos de Direito Internacional Marítimo.* Río de Janeiro, 1884.
OLMEDA Y LEÓN: *Elementos del Derecho Público de la Paz y de la Guerra, ilustrados...* Madrid, 1771.
OPENHEIM: *International Law.* Londres-Nueva York-Toronto. Séptima edición de Lauterpach, 1948.
ORTEGA Y COTTES, Joseph de: *Cuestiones de Derecho Público en interpretación de los Tratados de paz...* Madrid, 1774.

ORTOLAN: *Regles internationales et diplomatie de la mer.* París, 1864.
PEJU: *La course de Nantes aux XVIIe et XVIIIe siècles.* París, 1900.
PELLA, Vespasiano: *La répresion de la piraterie.* La Haya, 1926.
PERELS, F.: *Manuel du Droit Maritime International.* París, 1884.
PÉREZ-CABRERO: *Ibiza.* Barcelona, 1909.
PÉREZ Y OLIVA, Isidro: *Presas marítimas.* Madrid, 1887.
PILLET: *Les lois actuelles de la guerra.* París.
POGGIO, Salvador: *Tratado de Derecho Marítimo Internacional.* Barcelona, 1895.
PRADEL DE LAMASE: *Las guerrières de la mer.* "Revue Maritime". París, 1949, número 43, nov.
PRADIER-FODERÉ, P.: *Traité de Droit International Public.* París, 1895.
REAL, Cristóbal: *El corsario Drake y el Imperio español.* Madrid, 1941.
RIPERT, Georges: *Droit Maritime.* París, 1930.
RIQUELME: *Elementos de Derecho Internacional.* Madrid, 1849.
RITTWAGEN, Guillermo: *Sucesos marítimos ocurridos...* Madrid, 1915 (2.281).
RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Viajes de Hawkins a América.* Sevilla, 1947.
SALAZAR, Pedro: *Hispania victrix. Historia en la cual se cuentan muchas guerras sucedidas entre christianos y infieles assi en mar como en tierra desde 1546 á 1565 con las guerras acontecidas en la Berbería entre el Xacije y los reyes de Marruecos, Fez y Velez.* Medina del Campo, 1570.
SALMÓN: *La course dépuis la declaration de París.* París, 1901.
SALVÁ Y RIERA, Jaime: *La Orden de Malta y las acciones navales españolas contra turcos y berberiscos en los siglos XVI y XVII.* Madrid, 1944.
— *La guerra de corso novelada por Cervantes.* Rev. "Nautilus", abril 1950.
SAMBORN: *La guerre de course.* París, "Revue Marit.", 1899 (p. 465.)
SANDOVAL, Prudencio: *Historia de la vida y hechos del Emperador Carlos V.* Madrid, 1846.
SERRA SERRA, Francisco: *La guerra de corso.* Revista "Brújula", núm. 63. Madrid, 1943.
SIERRA, Justo: *Derecho Internacional Marítimo.* Méjico, 1854.
SOULE, C. C.: *International Law for naval officiers.* (Véase MAC CAULEY, C.). Annapolis, 1928.
VALIN: *Traité des prises.*
VALVERDE: *Sobre el corso.* Lima, 1878.
VÁZQUEZ DE MENCHACA: *Contraversiarum ilustrium aliarumque usa frequentium libri tres.* (Versión castellana de F. RODRÍGUEZ ALCALDE.) Valladolid, 1931-1934.
VEGA, Lope de: *El Rey sin reino* (comedia). Obras completas. Aguilar, Madrid.
VERGEL, Roger: *Visages des corsaires.* Editions Albin Michel. París, 1937.
VERZIJL, J. H. W.: *Le Droit des prises de la grande guerre.* Leyde, 1924.
VIVANCO, José María: *El corso es altamente inmoral y sus consecuencias son trascendentales; sin embargo, las naciones débiles tienen perfecto derecho a ejercerlo.* Lima, 1866.
WESTLAKE, J.: *Traité de Droit International.* (Trad. francesa Oxford, 1924.)

INDICE GENERAL

Páginas

PRÓLOGO 7

INTRODUCCIÓN 15

LIBRO PRIMERO

CONCEPTO Y JUSTIFICACION

Capítulo I.—PRELIMINARES SOBRE BELIGERANCIA MARÍTIMA........ 21

1. Elementos beligerantes oficiales........ 21
2. Otros beligerantes: corsarios y piratas........ 25

Capítulo II.—EL CORSO MARÍTIMO: SU CONCEPTO........ 27

1. Definición 27
2. Patentes y marcas........ 28

Capítulo III.—FUNDAMENTO JURÍDICO DEL CORSO........ 31

1. La guerra en corso ante el Derecho Internacional........ 31
2. Apreciaciones actuales sobre la cuestión........ 33
3. ¿Es posible su licitud?........ 34

Capítulo IV.—PROYECCIÓN ACTUAL DEL CONCEPTO JURÍDICO DEL CORSO... 37

1. Conceptos generales 37
2. Transformación de buques mercantes en de guerra........ 37
3. Reglamentación española. La Reserva naval........ 39
4. La práctica internacional sobre la materia........ 40
5. El problema de los buques armados para su defensa........ 42

Páginas

Capítulo V.—El corso en la doctrina jusinternacionalista clásica. 45

1. Preliminares 45
2. El corso en Grocio........ 46
3. El corso en Bynkersoek........ 48
4. El corso en los autores españoles........ 68
5. El corso en otros autores extranjeros........ 72

Capítulo VI.—Reglamentación jurídica de la guerra en corso...... 77

1. Preliminares sobre el Derecho marítimo internacional...... 77
2. Reglamentaciones jurídicas anteriores a la abolición del corso 79
3. La Declaración de París de 1856........ 85
4. Las tres reglas de Wáshington........ 87

Capítulo VII.—Contenido y estructura de las ordenanzas de corso. 91

1. Preliminares 91
2. Unica alusión a textos españoles........ 92
3. Ordenaciones de Pedro IV de Aragón........ 93
4. Ordenanzas recogidas en la Novísima Recopilación y otros textos legales del siglo xviii........ 95
5. Ordenanzas de Carlos IV........ 104

Capítulo VIII.—Premisas del corso español........ 111

1. Justificación basada en la historia y en la política........ 111
2. Validez primaria de las Ordenanzas........ 113
3. Forma de evitar dilaciones burocráticas........ 115
4. Concesión de derechos a los corsarios........ 119
5. El curioso derecho del "pendolage"........ 122
6. Resumen de atribuciones........ 123

Capítulo IX.—Introduccón del proceso de presas........ 125

1. Método que debía seguirse........ 125

Capítulo X.—La piratería........ 127

1. Su definición........ 127
2. Breve resumen de su historia........ 128
3. Su condena por el Derecho de Gentes........ 129
4. Caso del corsario asimilado a pirata........ 131

LIBRO SEGUNDO

HISTORIA

Páginas

Capítulo XI.—El principio de la libertad de los mares........ 135

1. Mares oceánicos........ 135
2. Mares próximos........ 142
3. Mares litorales........ 145

Capítulo XII.—Evolución histórica del corso marítimo........ 147

1. Primera etapa: Desde los tiempos antiguos hasta el siglo xvi........ 147
2. Segunda etapa: Atisbos de reglamentación jurídica en los siglos xvi y xvii........ 148
3. Tercera etapa: Epoca áurea del corso marítimo........ 149
4. Cuarta etapa: Hacia la prohibición de la guerra de corso. 151
5. Quinta etapa: Su abolición en 1856........ 152
6. Sexta etapa: ¿Nueva aparición del corso?........ 156
7. Séptima etapa: El corso hasta la guerra de 1914........ 157
8. Octava etapa: El corso en las guerras mundiales del siglo presente 158

Capítulo XIII.—Naciones corsarias y escenarios del corso........ 161

1. Preliminares 161
2. Los fenicios........ 162
3. Los normandos y los vikingos........ 163
4. Las ciudades mercantiles........ 166
5. Los corsarios berberiscos........ 172
6. Los bucaneros y los filibusteros de las Antillas........ 174
7. Los piratas del Oriente........ 176

Capítulo XIV.—Breve historia del corso español........ 179

1. Preliminares 179
2. La Hermandad de Las Marismas........ 180
3. Corsarios del Mediterráneo........ 182
4. En el camino de las indias........ 183

APENDICES

Páginas

APUNTES BIOGRÁFICOS DE ALGUNOS CORSARIOS-PIRATAS... 191

1. Preliminares ... 191
2. Los berberiscos Barbarroja, Dragut, Uluch Alí... 192
3. Los ingleses Drake, W. Raleigh, Hawkins, Cavendish, Morgan... 200
4. Los holandeses Simón Dauser y Jan Jansz... 209
5. Los franceses Jean Bart, el Olonés y Surcouf... 211
6. Mujeres corsarias: Ana Bonney, Mary Read, la viuda de Ching... 214
7. Los capitanes españoles Alonso de Contreras y Benito de Soto ... 216

OTROS ASPECTOS DEL CORSO... 223

1. Costumbres, ceremonial, vestimenta, emblemas... 223
2. El corso en las manifestaciones artísticas... 227

DOCUMENTACION

NOTICIAS EXTRACTADAS DE DOCUMENTOS INTERESANTES QUE ATAÑEN AL CORSO MARÍTIMO ESPAÑOL... 231

1. Relación de correrías normandas... 235
2. Ordenanzas del rey Pedro de Aragón en 1356... 236
3. Real pragmática contra corsarios de 12 de enero de 1498, dada por Don Fernando el Católico en Valladolid... 238
4. Algunas disposiciones contenidas en la "Novísima Recopilación" ... 240
5. Real Cédula de 1553 sobre armamentos en corso... 244
6. Sentencia de 1557 contra piratas franceses... 246
7. Patentes de corso dadas a dos particulares en 1564... 252
8. Patente de corso de 1670 dada al capitán Antonio Sánchez... 256
9. Ordenanza de corso de 17 de noviembre de 1718... 258
10. Modelo de patente de corso y demostración figurada de los gastos que podía tener un jabeque corsario... 266
11. Instrucciones diversas dadas a los corsarios en el siglo XVIII... 269
12. Nuevas prescripciones dadas a los corsarios en el siglo XVIII ... 285
13. Ordenanza de corso de 1 de febrero de 1762... 291
14. Documento referente al corsario Lucas Orell... 306

Páginas

15. Ordenanza de corso de 1 de julio de 1779... 308
16. Ordenanza de corso de 1 de julio de 1779 (adicional)... 325
17. Real declaración a varios artículos de la anterior Ordenanza ... 334
18. Ordenanza francesa de corso de 28 de marzo de 1778... 340
19. Ordenanza española de 1801 y sus adiciones... 351
20. Ordenanzas de Matrículas de Mar de 1802... 370
21. Declaración de París de 1856... 372
22. Reglas de Wáshington... 375
23. Convenio VII sobre la transformación de buques mercantes en buques de guerra... 377
25. Instrucciones de 23 de abril de 1898 en la guerra hispanoamericana ... 379
26. Adhesión española a la Declaración de París en 1856... 380

ÍNDICE BIBLIOGRÁFICO... 383